
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARIES
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
ARTES SCIENTIA VERITAS
1817



LA

# VOIE FERRÉE

## DE GLOS-MONTFORT

## A PONT-AUDEMER

PAR

A. CANEL

Le produit de la vente, avec la valeur des jetons de présence dus à un des administrateurs, est destiné à former le premier fonds pour l'établissement d'une crèche et d'un asile à Pont-Audemer.

ÉVREUX

DE L'IMPRIMERIE DE C.-F. CANU

RUE CHARTRAINE, N° 25

1869

# AU LECTEUR

L'inspiration de cet écrit, sur une entreprise qui intéresse toute notre contrée, est née du désir de poser définitivement et développer au milieu de nous, au moyen de la formation d'un premier fonds disponible toutes fois et quantes, l'idée d'une prochaine souscription pour l'établissement d'une crèche et d'un asile à Pont-Audemer; idée émise en conseil municipal dès 1865, — renvoyée bientôt à l'examen d'une commission jamais réunie jusqu'à ce jour pour s'en occuper, — dont la mise en pratique donnerait satisfaction à un besoin réel, — et qui, au sein d'une population à sentiments généreux comme la nôtre, ne saurait être considérée comme une utopie.

Ce que je voulais rédiger d'abord, c'était une notice sur l'établissement de notre chemin de fer, — une sorte de chapitre supplémentaire de l'histoire de la ville, — et en même temps un recueil de documents divers quelquefois utiles à consulter ; mais, comme membre du conseil administratif de la compagnie, j'ai eu à produire de légitimes réclamations dans l'intérêt des souscripteurs, et, de plus, je me suis trouvé conduit à des débats publics : double circonstance d'où est née, pour moi, la nécessité, d'une part, d'entrer dans de minutieux détails, et, d'autre part, de me mettre, parfois, personnellement en scène dans ce mémoire. A mes yeux, il y avait une sorte de devoir d'agir ainsi. Je ne m'en excuse donc pas; mais, du moins, je tiens à exprimer le regret de n'avoir pu me renfermer strictement dans les premières limites de mon programme.

---

# LA
# VOIE FERRÉE
## DE GLOS-MONTFORT
## A PONT-AUDEMER

## CHAPITRE PREMIER.

**Préliminaires.**

C'est vers l'année 1844, époque à laquelle se discutait de toutes parts le tracé à préférer soit pour la ligne de Paris à Cherbourg, soit pour l'embranchement de cette même ligne destiné à mettre Rouen en communication avec la Basse-Normandie, que notre ville commença à se préoccuper de la pensée d'avoir sa part des avantages attendus de l'établissement des chemins de fer. Il y a quelque apparence que, dès lors, nous aurions pu avoir de bonnes chances de ne pas être laissés à l'écart, si ceux de nos compatriotes, alors influents, avaient voulu user de leur crédit dans l'intérêt de notre contrée ; mais leurs aspirations étaient ailleurs, et nous restâmes à peu près à l'état d'abandon dans les hautes régions du pouvoir.

Il n'y eut guère qu'au chef-lieu de la Seine-Inférieure, qui désirait rattacher à la voie déjà exécutée dans sa direction le

chemin de fer de Paris à Cherbourg, que, par cela même, on songea un peu à nous. A l'époque déjà rappelée, une commission, instituée sous la présidence du maire de Rouen, fit étudier différents tracés, et celui auquel elle paraissait donner la préférence se dirigeait à Lisieux par Pont-Audemer, Lieurey et Thiberville. Mais cette ligne allongeait d'une manière considérable le trajet de Paris à Caen, et l'on se trouva contraint d'y renoncer.

L'embranchement destiné à relier la Basse-Normandie avec la ville de Rouen se rapprocherait-il du moins de notre contrée? Un rapport présenté au conseil municipal de Caen énonça, il est vrai, que, par année, « les voyageurs entre Pont-Audemer et Rouen pouvaient être évalués à 12,000, » mais il s'en fallait de beaucoup que ce fût pour nous recommander au choix. D'un autre côté, on multipliait les propositions de tracés qui nous laissaient complètement en dehors : tracé entre Evreux et Louviers, par les vallées de l'Iton et de l'Eure ; — tracé de Serquigny, par Louviers et Elbeuf ; — tracé partant du même point, par Brionne, Tourville-la-Campagne et Elbeuf. . . . . .

Un autre projet, toutefois, portait la direction par Glos-sur-Risle. Il fut préféré aux autres et définitivement adopté. — C'était quelque chose, sans doute : ce n'était pas assez pour sauvegarder nos intérêts locaux. Mais nos personnages en faveur ne songèrent pas, — comme d'autres le firent pour d'autres contrées, soit immédiatement, soit un peu plus tard, — à solliciter un sous-embranchement pour la ville de Pont-Audemer.

Diverses réclamations, néanmoins, se produisirent dans le pays. On doit citer plus spécialement, en 1855, celle des *délégués* de notre arrondissement (1). J'emprunte à cette pièce quelques uns des détails statistiques qu'elle fournit pour établir l'utilité de cette voie.

Le Mémoire évalue ainsi, en tonneaux, pour une année, les

(1) Parmi ces citoyens de bonne volonté, qui entreprirent les premières démarches, figuraient au premier rang MM. Plummer, Dumont, Ball, Cardet, Prevost, Caillot, etc.

« objets de toute nature amenés par l'industrie de la ville » :

| | |
|---|---|
| 1° TANNERIES. — Ecorces venant des forêts de la vallée de Risle, en amont de Glos ou de ce point.................. | 5,600 |
| Cuirs verts et suif, venant des boucheries de Rouen, Paris, Brionne et Bernay; cuirs à finir venant de Paris, Rouen, etc...................................... | 1,365 |
| Cuirs fabriqués, expédiés sur Rouen, Paris, Evreux, Bernay, Caen et la foire de Guibray...................... | 1,083 |
| 2° PAPETERIE. — Matières brutes telles que chiffons, cordages, ocres, produits chimiques.................. | 3,300 |
| Papiers fabriqués........................................ | 1,750 |
| 3° LAMINERIE DE ZINC. — Produits expédiés........... | 1,500 |
| 4° FABRIQUES D'ÉPRONNERIE. — Objets fabriqués de toute sorte, dirigés sur Rouen, Paris et Evreux............ | 207 |
| Total.................... | 14,905 |

D'après le même document, le transit par Pont-Audemer donne les résultats suivants :

| | |
|---|---|
| PORT. — Déduction faite des transports exécutés pour les usines situées sur le canal de dérivation, une moyenne de.............................................. | 6,931 |
| OCTROI. — Les registres indiquent, en 1853, pour objets soumis aux droits d'octroi, un transit total de........... | 1,127 |
| FILATURE DE LIN DES BAQUETS. — Ses produits, expédiés à Caen, Alençon, Brionne et Rouen, donnent............. | 364 |
| FILATURE DE COTON DE LA FOSSE. — Cotons filés........ | 550 |
| FABRIQUES DE FICELLE DE TRIQUEVILLE. — Outre les 1,500 kilogrammes de produits qu'elles expédient par mois sur le Hâvre, elles en envoient chaque année à Rouen.......... | 126 |
| MOULINS DES BAQUETS ET DE SAINT-PAUL, POUR LA TRITURATION DES BOIS DE TEINTURE. — Produits expédiés sur Rouen 360 tonneaux, et bois à triturer expédié de la même ville par voiture, 150 ; soit.................................. | 510 |
| Total....... ........... | 9,608 |

Pour le mouvement des voyageurs par voitures publiques, on a obtenu, d'après les indications fournies par l'administration des contributions indirectes, les chiffres ci-après :

Voyageurs en 1853. — De Pont-Audemer à la Bouille, 28,273 ; de Pont-Audemer à Rouen, 9,247 ; de Pont-Audemer à la Rivière-Thibouville, 3,408 ; de Pont-Audemer à Bernay, 3,894 ; de Pont-Audemer à Lisieux, 5,357 : — Total, 50,179.

Voyageurs en 1854. — De Pont-Audemer à la Bouille, 14,148 ; de Pont-Audemer à Rouen, 9,737 ; de Pont-Audemer à Bernay, 3,894 ; de Pont-Audemer à la Rivière-Thibouville, 3,408 ; de Pont-Audemer à Lisieux, 5,357 : — Total, 36, 564 (1).

Le mouvement des voyageurs par voitures particulières demandait aussi à être mis en ligne de compte. Voici comment il est indiqué dans le Mémoire d'après les tableaux de recensement de la circulation en 1852, dressés par les soins de l'administration des ponts et chaussées. « On a cru, y est-il dit, devoir adopter, pour les évaluations, les bases déjà prises par la commission chargée de constater l'importance de la circulation annuelle sur le chemin de Paris à Cherbourg. En conséquence, on a admis que chaque collier correspondrait à deux voyageurs et demi pour les voitures particulières de voyage. On a ainsi à tenir compte des nombres suivants de voyageurs prenant des voitures particulières : route impériale n° 180, de Honfleur à Rouen, 49,184 ; — routes départementales n<sup>os</sup> 10 et 20, de Pont-Audemer à Evreux et à Bernay, 24,756 : — Total, 73,940. »

D'après ces divers renseignements, appréciés dans les rapports qu'ils pouvaient avoir avec le sous-embranchement de Glos et rapprochés de la dépense approximative exigée par son établissement, le Mémoire cité concluait que cette voie serait d'un bon rapport pour la compagnie (2), surtout après la reprise des

(1) A l'occasion de ces chiffres, le Mémoire fait observer que, par suite de la stagnation des affaires alors très-marquée dans notre pays, ils paraissent être bien au-dessous de la moyenne.

(2) Le Mémoire concluait à un revenu satisfaisant, parce qu'il supposait que

affaires et lorsque les travaux de la Risle, encore incomplets, recevraient enfin les développements qu'on était en droit de lui croire réservés.

Et malgré tout aucune apparence de solution prochaine. La compagnie des chemins de fer de l'Ouest avait ses raisons pour vouloir qu'on ne lui mît point sur les bras le sous-embranchement si utile à notre contrée.

En 1861, les travaux d'établissement de la voie ferrée de Serquigny à Rouen étaient en pleine activité dans l'arrondissement de Pont-Audemer, et une enquête avait été ouverte sur la question de

le chemin serait fait par la compagnie de l'Ouest, et qu'au revenu direct il ajouterait les revenus indirects. Voici ce qu'il porte à cet égard: « Les produits du sous-embranchement nous paraissent devoir être de deux natures distinctes. Les uns seront donnés par l'exploitation proprement dite de ce chemin, les autres seront la conséquence de son établissement. Ces derniers consistent dans la dérivation d'un grand nombre de voyageurs, de marchandises et de bestiaux, qui continueraient à prendre la route impériale n° 180 s'ils ne trouvaient une voie ferrée à Pont-Audemer même. Si le sous-embranchement n'était pas exécuté, il faudrait 1 heure 25 minutes pour atteindre la station de Glos; un grand nombre de personnes préfèreraient se rendre directement à Rouen, où elles arriveraient en 4 heures. La statistique des marchandises permet d'évaluer aisément le tonnage qui serait dérivé par le sous-embranchement. Enfin nous pensons que l'exécution de cette ligne peut seule amener une partie des bestiaux de Routot à parcourir le chemin de Serquigny entre Glos et Rouen. — Dans l'estimation qui va suivre...., le nombre des voyageurs fourni par la statistique qui précède a été doublé et le nombre des tonnes multiplié par 1,50, ainsi que l'expérience a donné l'habitude de le faire dans l'estimation des produits probables des voies ferrées. »

Produits directs. 35,000 voyageurs, 71,400 fr.; 45,000 tonnes, 137,700 francs; 7,500 bœufs ou vaches, 12,750 francs; 175 veaux et porcs, 149 francs; 4,250 moutons, 2,422 francs: — total, 224,421 fr.

Produits indirects, c'est-à-dire pour les 50 kilomètres entre Glos et Rouen. Dérivation de 35,000 voyageurs, 105,000 francs; de 18,000 tonnes, 104,000 francs; de 7,500 bœufs et vaches, 37,500 francs; de 85 veaux ou porcs, 212 francs; de 4,500 moutons, 6,375 francs: — total, 252,087 francs,

Et total général des deux produits : 476,508 francs.

savoir si l'embranchement à diriger vers L'Aigle partirait de Conches ou de Romilly. Cette double circonstance rappela plus vivement l'attention sur la nécessité de relier aussi Pont-Audemer à Glos-sur-Risle. Le conseil municipal de notre ville formula la demande de cet embranchement, et la chambre consultative des arts et manufactures l'appuya de ses instances, en même temps qu'elle se prononçait pour que celui de L'Aigle fût rattaché à la station de Romilly, plus rapprochée de Pont-Audemer que celle de Conches, et, dès lors, plus favorable à notre port pour approvisionner de houilles et de matières premières, à moindres frais, les villes industrielles de L'Aigle et de Rugles, surtout, disait-elle, si, comme il y a lieu de l'espérer, l'embranchement de Pont-Audemer à Glos était obtenu.

Par suite des mêmes demandes, la même question d'embranchement subissait, la même année, l'épreuve du conseil général de l'Eure. Deux membres demandaient qu'on ne s'arrêtât point à Pont-Audemer, mais que la ligne fût prolongée jusqu'à Quetteville, de manière à ce que les manufactures de la Risle et de la Charentonne pussent recevoir leurs marchandises directement de Honfleur. Adopter cette proposition, c'eût été, paraît-il, dans la pensée du conseil général, vouloir condamner à la stérilité le million jusqu'alors employé à l'amélioration de la Risle maritime. La majorité s'arrêta en conséquence à émettre le vœu « qu'un embranchement reliât Pont-Audemer au chemin de fer » de Serquigny à Rouen. »

A peu de temps de là, une pétition du conseil municipal, tendant à obtenir l'autorisation de faire procéder à l'étude de cet embranchement, était présentée au Ministre des travaux publics par une députation, qui rapportait bientôt la promesse d'une prochaine réponse officielle conforme à la demande; promesse qui ne tarda pas à être réalisée.

Pour les frais de l'étude sollicitée, le conseil municipal n'avait voté qu'une somme de 1,500 francs; comme elle était insuffisante, une souscription fut ouverte dans la ville, et, en quelques jours, elle produisit environ 3,000 francs. Le 10 avril 1862, un arrêté préfectoral ayant complété l'autorisation ministérielle,

pour ce qui concernait les moyens d'exécution, M. d'Ornay, ingénieur, commença bientôt les opérations nécessaires pour asseoir les bases d'un avant-projet sérieux.

Cet avant-projet de M. d'Ornay est une pièce capitale pour notre chemin de fer ; il convient donc que je lui consacre un chapitre particulier.

## CHAPITRE II.

### Etude par M. d'Ornay et rapport de M. Delaittre, ingénieur en chef du contrôle.

Le conseil municipal de Pont-Audemer avait voulu avoir à sa disposition un double du travail de M. d'Ornay, et il s'en était fait délivrer une copie en forme. Plus tard, cette étude ne se retrouva plus à la mairie. On sut comment elle en était sortie et le conseil, plus convaincu que jamais qu'il pourrait être utile d'y avoir recours, prit, le 21 août 1867, la délibération suivante :

« Sur la demande de plusieurs membres, le conseil, considérant que les plans, devis, profils, etc., dressés par M. l'ingénieur d'Ornay, ont été payés, savoir 1,500 fr. par la ville (vote du conseil municipal du 7 novembre 1861) et le surplus à l'aide d'une souscription des habitants ; — que ces plans et devis ont été dressés en double expédition, afin qu'un exemplaire fût déposé aux archives municipales; que ces plans.... sont la propriété exclusive de la ville, — invite, de la manière la plus pressante, M. le Maire à réclamer de M. le Préfet le renvoi de ce dossier qui lui a été adressé dans la seconde moitié de l'année 1863. »

Le 18 novembre 1867, nouvelle délibération sur le même sujet : « Un membre rappelle que déjà on a réclamé de M. le Préfet la remise des plans et devis de M. d'Ornay. Ces pièces n'étant pas encore réintégrées aux archives municipales, on les réclame plus

vivement que jamais, surtout dans un moment où des difficultés paraissent sur le point de surgir entre le constructeur du chemin de fer et un certain nombre de souscripteurs. — Le conseil s'associe à cette proposition et charge M. le Maire de transmettre à M. le Préfet le vœu très-énergique du conseil. »

Le 20 décembre, réponse de M. le Préfet, qui se résume ainsi : « Une seule copie de ces plans et devis se trouvant à la préfecture, il est impossible de s'en dessaisir. M. le Préfet suppose que l'autre copie, dont parle la délibération, est conservée au ministère des travaux publics, pour être annexée au décret-minute. Tout ce qu'il peut faire, c'est de laisser à l'administration la faculté de consulter le dossier ou même d'en prendre des copies, mais cela aux bureaux mêmes de la préfecture. »

Cette réponse, communiquée au conseil dans la première séance de la session ordinaire de février 1868, provoqua une discussion dont le procès-verbal donne le compte-rendu en ces termes (1) : « Deux opinions sont émises, par deux membres différents, sur la marche à suivre dans cette question : l'un propose de se contenter d'une copie des plans et devis, certifiée conforme et sous la garantie morale du bureau des archives ; cet avis est mis aux voix et rejeté par la majorité. L'autre insiste pour qu'il soit pris copie, aux frais et aux soins de la ville, et qu'à cet effet les plans et dossiers soient demandés à M. le Préfet, pour en prendre une copie exacte, sous promesse de les retourner dans le plus court délai ; cette dernière proposition est mise aux voix et adoptée. »

Une pareille délibération accuse dans quelle disposition d'esprit se trouvait le conseil municipal ; mais il n'y avait guère d'apparence qu'elle obtiendrait une réponse ; il arriva, en effet, qu'il ne lui en fut adressé aucune.

Quant à moi, je ne voyais plus d'autre ressource, pour écrire ce chapitre, que de me rendre à Evreux, lorsqu'une circonstance favorable m'offrit une occasion plus à ma convenance d'avoir une

(1) Les trois administrateurs du chemin de fer, membres du conseil municipal, n'assistaient pas à cette séance.

copie, que je puis dire authentique, du document essentiel, trop longtemps tenu à l'écart.

Ce document se divise en quatre parties : Devis descriptif, — Devis estimatif, — Mémoire à l'appui, — Documents statistiques.

Du *Devis descriptif* j'extrais les indications suivantes :

« Le chemin de fer étudié partira de la station de Montfort qui
» doit être établie à Glos-sur Risle (1), sur le chemin de fer de
» Serquigny à Tourville, aujourd'hui en cours d'exécution ; il se
» détachera de ce chemin au piquet kilométrique 18 kil. 700 (2),
» pour traverser à niveau la route départementale n° 10 ; il atteint
» ensuite la vallée de la Risle qu'il traverse obliquement, il fran-
» chit le bras principal de cette rivière, traverse à niveau la levée
» dite de Montfort, passe sur un pont de 15 mètres d'ouverture un
» second bras de la Risle, suit à peu près le pied du versant de la
» vallée jusqu'aux abords du village de Condé, où une station sera
» établie ; il traverse de nouveau les prairies, atteint le pied du
» coteau, passe entre ce coteau et l'église de Saint-Paul, coupe le
» contre-fort au pied duquel est établi le moulin de Gruchet....,
» traverse à niveau la route départementale n° 20 (route de Ber-
» nay) et atteint enfin les prairies voisines de la place dite du
» Marché-aux-Vaches, à Pont-Audemer.....

» Une seule voie doit être construite.... »

Je passe les détails techniques en général, — m'arrêtant exclusivement à cette observation : que « la gare de Montfort sera établie à l'origine du chemin de fer étudié. »

J'ajoute que la longueur de cette ligne est cotée à 15 kilomètres 800 mètres.

Le *Devis estimatif*, basé sur les conditions d'établissement des grandes lignes, donne les chiffres de dépense ci-après :

I. Indemnités de terrains et de dommages, emprises pour l'établissement du chemin de fer et pour les chemins rectifiés ou déviés,

(1) Cette station, alors en projet, devait être établie beaucoup plus en amont, du côté de Pont-Authou.

(2) C'est-à-dire *au-dessus* du bâtiment de la gare actuelle de Glos-Montfort.

29 h. 43 a.; supplément pour les gares, 6 h. 50 a.; surface totale, 35 h. 93 a. ; — évalués 370,000 francs,

II. Terrassements, 926,521 fr. 97 c.

Ouvrages d'art, comprenant 12 aqueducs, 10 ponceaux, dont un avec poutres en fer, 4 ponts avec poutres en fer et palplanches de garantie, dont 2 sur deux bras de la Risle, 12 passages à niveau, dont 11 avec maison de gardien, déviations de rivières et ruisseaux, rectifications de chemins, — 345,309 fr. 33 c.

III. Bâtiments des gares et stations: Glos, 20,000 fr.; — Condé, 40,000 fr.; — Pont-Audemer, 100,000 fr.: — Total, 160,000 fr.

IV. Clôtures et haies, plantations du chemin de fer, travaux de consolidation, à raison de 4,500 fr. par kilomètre, soit: 71,100 fr.

V. Ballastage et voie de fer, à 43,350 fr. par kilomètre de voie simple: 684,930 fr., — plus deux cinquièmes en sus pour voies de garage et d'évitement, plaques tournantes, aiguilles, cuves, grues hydrauliques, pompes d'alimentation et signaux, 273,972 fr.: — Total, 958,902 fr.

VI. Matériel d'exploitation, matériel roulant, mobilier des gares, à 25,000 fr. par kilomètre, soit : 395,000 fr.

Et, pour le tout : 3,226,833 fr. 30 c. — auxquels il est ajouté, pour dépenses imprévues, personnel de la construction et frais généraux, un douzième environ de la dépense des travaux estimés, 273,166 fr. 70 c. — Montant total de la dépense : 3,500,000 fr. — Soit, par kilomètre : 221,500 fr.

Le *Mémoire à l'appui*..... porte sur les points suivants :

1° Origine du projet. Dès 1855, les délégués de l'arrondissement de Pont-Audemer avaient présenté un avant-projet d'embranchement, dressé par M. l'ingénieur Partiot, d'après lequel la dépense d'un chemin de fer reliant à Pont-Audemer le point le plus rapproché de Serquigny à Tourville devait s'élever à 3,500,000 fr. C'est ce projet, plus complètement étudié sur le terrain et dans le cabinet, qui est repris par M. d'Ornay.

2° Utilité du chemin. Elle est démontrée principalement par des considérations auxquelles servent de base les documents statistiques consignés au chapitre précédent.

3° Choix du point de départ. Il avait été un instant question de

placer ce point à 3 kil. 200 mèt. en amont, sur le chemin de Serquigny à la station de Pont-Authou. On aurait ainsi évité de traverser la vallée ; mais l'embranchement aurait eu plus de longueur et les relations si importantes de Pont-Audemer avec Rouen et Elbeuf auraient été moins bien desservies.... Le choix de Glos était donc préférable.

4° Choix du tracé. Devait-on suivre la rive droite ou la rive gauche de la Risle ? Celle-ci, d'après le *Mémoire*, est préférée, parce que l'adoption de l'autre aurait donné lieu aux plus grandes difficultés, la Risle étant, de ce côté, « presque partout bordée de » constructions, ou resserrée par le pied du coteau ou par les » routes départementale n° 8 et impériale n° 180... »

5° Evaluation de la dépense. « Pour un embranchement de si » faible longueur, sur lequel il ne sera établi qu'un service de va- » et-vient, il semble complètement inutile de songer à l'établis- » sement ultérieur d'une seconde voie.... Donc la dépense to- » tale.... s'élève à la somme de 3,500,000 francs. Cette dépense » pourrait encore être diminuée, en projetant les tabliers des » ponts et les bâtiments des stations en bois; mais nous pensons » que ce serait là une mauvaise économie..... »

6° Produit présumé du chemin. « Si des indications statistiques » qui donnent un produit de 405,284 francs, on retranche pour » frais d'exploitation 40 pour cent, — 162,113 francs, — il reste » net: 243,171 francs, qui assurent un intérêt de 6 fr. 94 pour » cent à un capital de 3,500,000 francs.... L'exécution de l'em- » branchement dont nous proposons le projet sera donc aussi » profitable à la compagnie qui l'entreprendra, qu'à la ville de » Pont-Audemer dont l'industrie ne pourra qu'avec son aide sou- » tenir la concurrence que lui a créée le traité de commerce. »

Les *Documents statistiques*, dernière partie du travail de M. d'Ornay, peuvent se résumer de la manière suivante:

Etant donné le chiffre de 39,370 voyageurs par les voitures publiques, chiffre que l'expérience montre devoir être doublé après l'ouverture de la ligne, le produit annuel pour cette partie sera de........................................ 75,570 fr.

Voyageurs qui continueraient de prendre les routes

| | |
|---|---|
| actuelles, s'ils ne trouvaient une voie ferrée à Pont-Audemer : 4,858 ; — produit....................... | 14,574(1) |
| Voyageurs en voitures particulières : sur la route de Montfort à Pont-Audemer, le quart ou 10,500 voyageurs ; sur les autres routes, le dixième ou 8,450 ; — produit.................................................. | 18,392 |
| Dérivation du tiers des voyageurs de Rouen et de Lisieux : 2,200 voyageurs ; — produit................. | 6,600(1) |
| Circulation annuelle des bestiaux ............... | 84,420(2) |
| Produits de l'industrie de Pont-Audemer, pour 21,140 tonnes ; — du transit actuel par cette ville, pour 14,960 tonnes ; — du transit probable après l'achèvement des travaux de la Risle, pour 14,500 tonnes..... | 145,728 |
| Dérivation des produits de Pont-Audemer qui auraient plus d'avantage à employer leurs moyens actuels de transport.................................. | 60,000(3) |
| Total.................. | 405,284 |

L'étude de M. d'Ornay, arrêtée le 20 août 1862, et dont on vient de lire l'analyse, fut soumise à l'examen de M. Delaittre, ingénieur en chef du contrôle, qui, conformément à la dépêche ministérielle du 17 janvier 1863, s'empressa de venir sur les lieux. Son rapport porte la date du 16 février. J'en extrais les indications suivantes :

Dans son ensemble, le projet est approuvé et les critiques ne portent guère que sur trois points :

1° Les recettes brutes, évaluées à 405,284 francs, sont exa-

(1) Ceci pouvait entrer en compte, si c'était la compagnie de l'Ouest qui construisait notre ligne ; mais c'est à rejeter du tableau des produits, pour notre compagnie qui n'a pas à en profiter. Voir, à cet égard, la seconde note du chap. I, pages 8 et 9.

(2) Pour arriver à ce chiffre, on a compté le transport de Glos à Rouen, c'est-à-dire sur 50 kilomètres de plus.

(3) Même observation que pour les dérivations de voyageurs par voitures publiques et par voitures particulières....

gérées. On ne peut arriver qu'à une recette brute de 319,202 francs (1).

2° En se basant sur cette indication que la hauteur de la submersion, dans la vallée, est d'environ 1 mèt. 20 entre Pont-Authou et Montfort et de 1 mèt. entre Montfort et Pont-Audemer, — et aussi sur ce fait que le débouché non oblique du chemin de grande communication est de 38 mèt. 70, — M. Delaittre trouve insuffisant le débouché de 39 mèt. proposé par M. d'Ornay pour la voie dont le tracé est oblique.

3° Dans un intérêt d'économie, M. Delaittre n'approuve pas que le tracé soit maintenu d'une manière aussi absolue dans les prairies.

De là, indication des modifications suivantes :

D'abord augmentation du débouché linéaire, dans le remblai de la vallée de Risle, au droit de Montfort, de 39 à 48 mèt.

Ensuite déviation vers la gauche, pour emprunter le coteau partout où il n'est pas trop escarpé.

Dans ces conditions, ajoute M. Delaittre, la dépense d'établissement du chemin de fer serait fixée à 3,300,000 francs, savoir :

| | |
|---|---|
| Indemnités de terrain | 350,000 fr. |
| Terrassements | 518,400 |
| Ouvrages d'art | 400,000 |
| Stations | 200,000 |
| Clôtures | 71,000 |
| Voie de fer | 982,571 |
| Matériel roulant | 400,000 |
| Somme à valoir et frais généraux | 378,029 |
| Total | 3,300,000 |

(1) C'est évidemment sur le chiffre total de 405,284 fr. que M. Delaittre a opéré sa réduction. En conséquence, le nouveau chiffre de 319,202 fr. a été formé en y comprenant le produit des dérivations, ci-dessus indiquées, qui auraient profité à la compagnie de l'Ouest, mais dont la nôtre n'a aucun profit à tirer.

Voici maintenant pour la question d'emplacement de la gare de Pont-Audemer, question sur laquelle « en définitive, il n'y aura » lieu de se prononcer qu'après avoir consulté le vœu des popu- » lations intéressées. »

Deux emplacements paraissent convenables à M. Delaittre, qui, cependant, donne la préférence au second : l'un, reporté vers le milieu de la rue de Saint-Germain, n'obligeant qu'à la démolition de quelques murs de clôture, se prêtant à souhait au prolongement sur Honfleur et moins bien au raccordement du quai maritime, puis rejetant la gare trop loin de la ville ; — l'autre, plus rapproché du centre, comme on le désirait en général et comme on l'a obtenu, et se conciliant d'ailleurs également bien avec le prolongement vers Honfleur et mieux encore avec le raccordement du quai.

Il y a une remarque importante à faire en ce qui concerne cette gare de Pont-Audemer : c'est que M. d'Ornay lui affectait une longueur de 450 mètres, et que, d'après M. Delaittre, « elle ne saurait avoir, en aucun cas, moins de 500 mètres. » — Je crois pouvoir affirmer que nous n'avons même pas les 450 mètres jugés insuffisants ; mais je me réjouirais, si l'on m'établissait que je me trompe.

Avec les modifications par lui proposées, « le tracé, dit M. Delaittre, satisferait aux besoins de l'écoulement des eaux dans la vallée de Risle. Il se prêterait d'ailleurs au prolongement de l'embranchement vers Honfleur, qu'on pourrait ultérieurement désirer et au raccordement avec le quai maritime de la Risle, qu'on devrait immédiatement réaliser. »

Le rapport ajoute : « La dépense du projet modifié serait de 3,300,000 fr., qu'il conviendrait de porter à 3,800,000 fr., avec le raccordement du port de Pont-Audemer estimé à 500,000 fr. et complètement nécessaire à l'embranchement (1). »

(1) Cette évaluation de 500,000 fr. suppose non-seulement un prolongement de voie dans les mêmes conditions que les grandes lignes pour les rails et les traverses....., mais encore un important appareil de déchargement sur le

A l'occasion de notre ligne, M. Delaittre ne s'est pas borné à une simple mention du prolongement vers Honfleur ; il a formulé sommairement, sur ce projet, quelques indications qu'il n'est pas sans intérêt de résumer ici.

D'après lui, deux tracés s'offrent au choix ; il faut : ou suivre la vallée de Risle vers son embouchure, dans la direction de Conteville, en s'inclinant ensuite vers l'ouest, par Berville, Carbec et Fiquefleur, pour se raccorder avec la ligne de Pont-l'Evêque à Honfleur, entre Fiquefleur et Saint-Sauveur (longueur, 21 kil., dépense, environ 5,300,000 fr.) ; — ou se raccorder avec la même ligne à la station de Quetteville, en franchissant le plateau de Beuzeville (longueur, 15 kil. 800 mèt., dépense, 4,000,000 fr.).

Par Beuzeville, économie de 1,300,000 fr., avec un allongement de parcours de 3,800 mèt. dans la direction de Pont-Audemer sur Honfleur, et un raccourci de parcours de 18 kil. dans la direction de Pont-Audemer sur Pont-l'Evêque, Lisieux et Caen.

## CHAPITRE III.

### Espérances et Déceptions.

Pendant longtemps on s'était bercé de l'espérance que notre sous-embranchement serait mis au compte de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, dans les mêmes conditions que celles qui avaient été consacrées pour d'autres lignes accessoires ; mais il avait bien fallu reconnaître enfin qu'il convenait d'y renoncer,

quai, la prévision de très-fortes indemnités pour les terrains à exproprier et un plus grand parcours à exécuter, la gare pouvant être située à Saint-Germain. Il n'y a pas d'induction à en tirer pour ce qui concerne le boulevard maritime adopté depuis et dont l'exécution repose sur des bases toutes différentes.

et c'était, pour nos délégués, dans la pensée de constituer un compagnie spéciale pour notre tronçon de voie ferrée, qu'un étude avait été demandée à M. l'ingénieur d'Ornay.

Nous avons vu les résultats de cette étude et l'appréciation d M. l'ingénieur du contrôle à leur égard. Vingt jours après la ré daction du rapport de ce dernier, c'est-à-dire le 8 mars 1863, un réunion avait lieu dans notre ville pour assurer, s'il était possible une bonne solution à l'affaire suffisamment étudiée, et, à troi jours de là, le *Journal de Pont-Audemer* en rendait compte dan les termes suivants :

« Un grand nombre d'industriels, de propriétaires et de com merçants de Pont-Audemer, Montfort, Brionne et des environs, s sont réunis dimanche dernier, dans une des salles du tribuna civil, pour s'occuper des projets relatifs au sous-embranchemen du chemin de fer de Pont-Audemer à Glos. A cette réunion, qu était présidée par M. le Marquis de Chaumont-Quitry, et à laquell assistait M. le Comte d'Arjuzon, député de l'arrondissement, un compagnie s'est formée pour solliciter la concession du chemin Une souscription ouverte immédiatement pour la constitution d capital social a produit, le jour même, près de 500,000 fr. Ce chiffi démontre, par le concours empressé et actif des signataires et aus par le nombre des adhésions recueillies, l'intérêt que le pays at tache à la construction de la ligne qu'il réclame. . . . . . »

J'ajoute que quelques jours plus tard la souscription approcha d'un million et qu'une demande tendant à obtenir le concours d Gouvernement était adressée au ministère des travaux publics.

On était alors à la veille des élections, époque essentiellemen favorable pour obtenir ce qu'en Normandie on appelle *la bonn parole*. Aussi M. le Ministre donna-t-il toute espérance à la dépu tation que sa requête ne serait pas vaine et que l'assentiment d Corps législatif serait demandé dans la courte session, qui, disai il, aurait lieu vers le mois de juin pour installer les nouveau députés.

Bientôt, la question parut faire un nouveau pas. M. de Chaumon Quitry, propriétaire au Landin, membre du Corps législatif po la Sarthe et aspirant à la candidature officielle de l'arrondisseme

le Pont-Audemer, exposa devant la Chambre (5 mai) les motifs d'un amendement qui demandait à l'Etat d'accorder « une subven-
» tion d'un million, sans aucune garantie d'intérêt, pour la con-
» struction d'un chemin de fer de Pont-Audemer à Glos-sur-Risle,
» à une compagnie particulière qui s'offre avec ces conditions, ou
» à la compagnie de l'Ouest si elle les accepte.— Ce chemin, d'une
» longueur de 16 kil., doit coûter 3,200,000 fr., y compris la fourni-
» ture du matériel fixe et roulant, et le département de l'Eure a
» déjà voté une subvention de 200,000 fr. » — Ajoutons que la ville de Pont-Audemer, par une décision de son conseil municipal, devait aussi y concourir pour une somme de 50,000 fr.

L'amendement de M. de Chaumont-Quitry ne pouvait guère être l'objet d'un vote ; toutefois c'était une sorte de bonne fortune pour notre projet de voie ferrée. Par ce moyen, il prenait date officielle dans les hautes régions du pouvoir et les motifs en sa faveur se produisaient au grand jour.

« Il ne s'agit point ici d'un intérêt purement local, disait l'auteur de l'amendement. Les départements de l'Eure, de la Seine-Infé-
» rieure, du Calvados, d'Eure-et-Loir et même de l'Orne, sont
» intéressés à l'exécution de la petite ligne que nous demandons ;
» en outre, les intérêts généraux du pays se rattachent également
» à cette entreprise.....

» Des travaux importants exécutés..... pour redresser la rivière
» de Risle, et améliorer sa navigation, ont fait de Pont-Audemer
» un port d'important cabotage. En dehors de sa position et de
» ses relations maritimes, Pont-Audemer, par son commerce, son
» agriculture, ses importantes industries, a de nombreux et fré-
» quents rapports avec Rouen ; chaque jour, six diligences, trois à
» l'aller et trois au retour, témoignent de l'importance du mouve-
» ment commercial entre ces deux villes.

» Pont-Audemer était jadis un point de transit considérable des
» matières et produits d'importation et d'exportation maritimes,
» pour les parties nord-ouest et sud du département de l'Eure, où
» prospèrent un si grand nombre d'industries manufacturières.
» Mais la ligne de Paris à Cherbourg, traversant de l'est à l'ouest
» cette contrée riche et féconde, a, comme toujours, jeté la pertur-

» bation dans toutes les industries qui participent au mouvement
» commercial ; monopolisant tout, elle a imprimé de nouveaux
» courants aux affaires et a fait reporter vers les ports de Honfleur
» et de Caen tout le mouvement maritime qui autrefois s'effectuait
» intégralement par Pont-Audemer..... L'embranchement de Ser-
» quigny à Rouen...... doit modifier d'une manière sensible les
» courants qu'ont imprimés aux relations commerciales les services
» organisés, depuis sept ans, aux diverses stations de la ligne de
» Paris à Cherbourg ; mais cette modification ne pourra se produire
» et chacun reconquérir sa situation, qu'à la condition que le che-
» min de raccordement de cette nouvelle ligne à Pont-Audemer
» sera exécuté promptement.....

» Supposons le réseau de l'Ouest achevé et la ville de Pont-
» Audemer dotée de son sous-embranchement. Dans cet état de
» choses, la consommation et la production tributaires de Pont-
» Audemer seront celles de toute la contrée occupant la surface
» d'un polygone dont Pont-Audemer, Cormeilles, Thiberville,
» Orbec, la Ferté-Fresnel, L'Aigle, Verneuil, Brezolles, Nonan-
» court, Dreux, Anet, Bueil, Pacy-sur-Eure, Evreux, Bourgthe-
» roulde, Bourg-Achard, Routot, occupent les sommets des
» angles.......

» Et puisque les prix de transport sont en raison directe des
» distances, il suffit de calculer celles-ci pour Serquigny d'abord,
» et ensuite pour chacune des stations de Bernay et Saint-Mards-
» Orbec, pour déterminer quels sont les points que la loi des
» distances impose pour limites aux trois ports de Caen, Hon-
» fleur et Pont-Audemer.

| | | |
|---|---|---|
| » La distance de Serquigny | au port de Caen est de.. | 89 kil. |
| id. | d'Honfleur, de...... | 83 |
| id. | de Pt-Audemer, de... | 35 |
| » La distance de Bernay | au port de Caen est de.. | 80 |
| id. | d'Honfleur, de...... | 74 |
| id. | de Pt-Audemer, de.. | 44 |
| » La distance de St-Mards-Orbec | au port de Caen est de. | 66 |
| id. | d'Honfleur, de....... | 60 |
| id. | de Pt-Audemer, de.. | 58 |

» La distance d'Orbec au port de Caen est de..... 71 kil.
id. d'Honfleur, de.......65
id. de Pt-Audemer, de.. 63

» De ce tableau des distances il ressort bien évidemment : » 1° que tout producteur ou consommateur, dont les rapports » d'affaires sont attachés aux stations de Bueil, Boisset-Pacy, » Evreux, la Bonneville, Conches, Romilly, Beaumont-le-Roger » et Serquigny, a un immense intérêt à faire ses approvisionne- » ments et ses exportations maritimes par le port de Pont-Au- » demer, puisque le transport exigerait de lui une augmentation » de 154 0/0 de Serquigny à Caen, et une de 137 0/0 de Serquigny » à Honfleur, sur le prix à payer pour le transport de Serquigny » à Pont-Audemer ; — 2° que tout producteur ou consommateur, » dont les rapports d'affaires sont attachés à la station de Bernay, » a également un immense avantage à faire ses approvisionne- » ments et ses exportations maritimes par le port de Pont-Au- » demer, puisque le transport exigerait de lui une augmentation » de 81 0/0 de Bernay à Caen et une de 68 0/0 de Bernay à Hon- » fleur, au-dessus du prix à payer pour le transport de Bernay » à Pont-Audemer ; — 3° que la loi des distances impose un point » situé entre Saint-Mards et Lisieux pour limite au cercle d'ac- » tion du port de Pont-Audemer ; mais que néanmoins, malgré » le partage, tout producteur ou consommateur, même celui » d'Orbec, dont les rapports d'affaires sont rattachés à cette sta- » tion de Saint-Mards, aura encore avantage à s'approvisionner » et à exporter maritimement par le port de Pont-Audemer, » puisque le transport exigerait de lui une augmentation de 14 0/0 » de Saint-Mards-Orbec à Caen et une de 4 0/0 de Saint-Mards- » Orbec à Honfleur, au-dessus du prix à payer pour le transport » de Saint-Mards-Orbec à Pont-Audemer ; — 4° que même pour » les cantons de Thiberville et d'Orbec, si commerçants et si in- » dustriels, et malgré le partage, Pont-Audemer peut encore » soutenir la concurrence avec les ports de Caen et d'Honfleur.

» Ces faits, dont la simple inspection de la carte constate la » rigoureuse exactitude, démontrent toute l'importance du déve- » loppement que le commerce extérieur peut acquérir à Pont-

» Audemer, si le Gouvernement veut tirer parti de la situation » géographique de cette ville et prendre les mesures qui peuvent » amener ce résultat..... »

Voilà ce qui se disait, ce qui s'imprimait alors en faveur du sous-embranchement désiré. Un peu plus tard, conformément à l'arrêté préfectoral du 28 août suivant, eut lieu « une enquête sur » l'étude de l'avant-projet du chemin de fer de Glos-sur-Risle à » Pont-Audemer. »

La commission désignée, dans le même arrêté, pour prendre connaissance du dossier de l'avant-projet et donner son avis, se réunit le 10 octobre. « Aucune opposition, dit à ce sujet le *Journal de Pont-Audemer*, n'a été déposée ; au contraire, la chambre con- » sultative des arts et manufactures de Pont-Audemer, celle d'E- » vreux, celle de Bernay, ont appuyé de leurs vœux la demande » de cette voie, et la commission n'a eu que des adhésions à cons- » tater. Aussi, pénétrée de l'importance et de l'utilité de cette voie » pour toutes les relations que le port, la ville et tout l'arrondis- » sement de Pont-Audemer entretiennent avec la vallée supérieure » de la Risle et les pays environnants, a-t-elle émis à l'unanimité » qu'il y a utilité publique à établir l'embranchement dont il s'agit. » — La nécessité de notre chemin de fer, déjà révélée et exprimée » par de nombreuses pétitions, par la création spontanée d'une so- » ciété locale, par les vœux et les subventions tant du conseil mu- » nicipal de Pont-Audemer que du conseil général de l'Eure, vient » donc d'être encore proclamée surabondamment par l'enquête » qu'il vient de subir. Aussi il y a tout lieu d'espérer que prochai- » nement nous obtiendrons la loi qui, conformément aux disposi- » tions de celle du 3 mai 1841, doit déclarer l'utilité publique du » chemin de fer et en faire ensuite la concession. — D'après l'avant- » projet soumis à l'enquête....., la gare, à Pont-Audemer, serait » établie soit sur la place du Marché-aux-Vaches agrandie dans » les prairies de MM. de Tourville, soit à l'entrée de la rue Saint- » Germain, de manière à pouvoir relier la ligne avec les quais de » la Ruelle par une voie de fer américaine. Mais cette question de » l'emplacement de la gare n'était point soumise aux appréciations » de la commission d'enquête et elle fera ultérieurement l'objet » d'une enquête spéciale..... »

On procéda, bien entendu, à cette enquête supplémentaire, mais cinq mois plus tard, en mars 1864, et elle eut pour résultat de préparer l'adoption définitive des abords de la route de Lisieux pour l'emplacement de la gare de Pont-Audemer. — Et, pour quelque temps, tout en resta là, administrativement.

Beaucoup de nos compatriotes avaient prévu ce temps d'arrêt. Aussi, dès le 30 avril de la même année, le *Journal de Pont-Audemer* s'exprimait-il en ces termes : « Comme un certain nombre de » personnes l'avaient pressenti, les espérances que nous avions » conçues d'une prompte solution en faveur du projet de voie fer- » rée, de Pont-Audemer à Glos, n'ont pu se réaliser aussitôt qu'on » se croyait en droit de l'attendre. On peut regarder comme certain » maintenant que, pendant sa session actuelle, le Corps législatif » ne sera pas appelé à voter sur cette question si importante pour » diverses contrées dont les intérêts se confondent avec les nôtres. » Et, dans la prévision de déceptions ultérieures, l'article concluait à ce que la société d'actionnaires qui s'était formée dans le pays se mît en mesure, en se rattachant à un système rationnel d'économies possibles, de faire procéder à l'exécution du sous-embranchement, sans revenir sur la demande du concours de l'Etat.

En France, on ne veut rien entreprendre sans le patronage, sans la tutelle du Gouvernement. L'idée émise et plusieurs fois reproduite dans le *Journal de Pont-Audemer* demeura sans écho (1), et le conseil général de l'Eure (septembre 1864) renouvela, auprès du Ministre des travaux publics, la demande d'une subvention « proportionnée à la dépense. »

(1) Ce n'était pourtant pas là une idée émise à la légère. Elle avait été étudiée par l'auteur des articles avec notre compatriote Delanney, agent-voyer en chef de la Sarthe, qui a établi de bons chemins de fer à bon marché dans ce département et qui eût été heureux de fournir à ses compatriotes des indications pour les aider à en établir un dans les mêmes conditions.

## CHAPITRE IV.

**Le comité des premières démarches. — Ses travaux. — Cahier des charges. — Un intérim.**

Si, touchant la question de notre chemin de fer, on continuait d'en être réduit à flotter invariablement entre les espérances et les déceptions, assurément il n'y avait pas lieu de s'en prendre à un défaut de bonne volonté ou de zèle de la part du comité institué pour préparer le succès, et, en particulier, de nos compatriotes MM. Paul Delaittre et Domin, sur lesquels retombait presque tout le poids des démarches les plus délicates. Etranger à ce premier comité, — n'ayant pas tenu note, jour par jour et d'une façon régulière, de ceux de ses actes qui pouvaient parvenir à ma connaissance, — je ne suis pas en mesure de lui rendre, avec tous les développements convenables, la justice qui lui est due. Du moins voici quelques détails essentiels, dont l'exactitude ne saurait être contestée.

Immédiatement après la remise du travail des ingénieurs, trente ou quarante habitants de la ville et de l'arrondissement avaient organisé une société en participation, à l'effet d'obtenir de l'Etat, — car la loi sur les chemins d'intérêt local n'existait pas encore, — la concession de la voie ferrée de Glos à Pont-Audemer. L'acte de société était reçu par Me Brianchon, le 8 mars 1863; cinq membres étaient délégués par les autres sociétaires et constituaient le premier comité, dit comité d'action. C'étaient MM. de Chaumont-Quitry, Paul Delaittre, Domin, Duchemin et N. Lereffait, qui entraient aussitôt en rapports plus particuliers avec M. Girard, entrepreneur de travaux publics, pour chercher à s'entendre définitivement au sujet de la construction de la ligne projetée.

Le même jour, assemblée des habitants pour les informer de l'état des choses et solliciter leur concours, ainsi que je l'ai dit dans le chapitre précédent.

A la suite de cette réunion, à laquelle assistait M. Girard, celui-ci offre de construire le chemin de fer, aux prix et conditions du devis dressé par les ingénieurs et il en remet au comité l'engagement écrit.

Ainsi fixé, approximativement sur le chiffre de la dépense, le comité se met à l'œuvre. Avec le concours de M. Brianchon, chargé de la rédaction des pièces à produire et de la correspondance, il s'occupe activement de faire remplir les longues et minutieuses formalités administratives, préalables à la concession, alors dans les attributions de l'Etat, et, ensuite, dans celles du conseil général du département, après la promulgation de la loi des 12 et 19 juillet 1865; — de solliciter les souscriptions de nos compatriotes, ainsi que les subventions de la ville de Pont-Audemer, du département et du Gouvernement; — enfin de tenter de conclure définitivement, avec M. Girard, les conventions relatives à l'établissement de la ligne.

Cette dernière partie de la mission du comité n'était pas la plus facile à conduire à bonne fin. Aussi c'est à son occasion que se produisirent les tiraillements qui devaient aboutir à une rupture.

Quoique, sous le rapport de la construction, les conditions proposées alors par M. Girard fussent de beaucoup plus avantageuses que les conditions acceptées plus tard, quelques points restaient une occasion de litige. Toutefois, ce ne fut point là l'unique *pierre d'achoppement*; le défaut d'entente surgit encore de cette circonstance: que le comité ne voulait fournir de fonds à M. Girard qu'à titre de prêt limité et privilégié et se refusait positivement à faire entrer ses souscripteurs dans l'opération, à titre d'actionnaires.

Malgré ces embarras, l'affaire, sur un autre point, faisait un pas en avant. Ainsi l'administration arrêtait le cahier des charges. — C'est une pièce importante dont je dois reproduire les articles les plus notables et analyser les autres.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I. — TRACÉ ET CONSTRUCTION.

« Art. 1. L'embranchement concédé partira de la ligne de Serquigny à Rouen, un peu au-delà de la station de Glos-sur-Risle ; il aboutira à Pont-Audemer : il pourra être prolongé vers le quai maritime.

» Art. 2. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, et achevés dans un délai de deux ans, à partir de la date du décret qui approuvera la concession. »

Les articles 3, 4 et 5 indiquent les obligations de la compagnie envers l'administration pour les plans de la voie et des gares.

« Art. 6. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

» Art. 7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mèt. 44 à 1 mèt. 45 centimètres. — *Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres.* — La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres au moins. — *On ménagera au pied du talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de cinquante centimètres de largeur.* — La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

» Art. 8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. — Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 15 millimètres par mètre. — Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point. — Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra. — La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration. »

Les articles suivants, 9 à 17, indiquent les prescriptions administratives relativement aux voies d'évitement, au nombre et à l'emplacement des gares,

au rétablissement des communications interrompues, à la traverse des routes et chemins, à celle des rivières et ruisseaux, etc.

« Art. 18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide. — Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs, à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception, qui pourront être admis par l'administration.

» Art. 19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. — *Le poids des rails sera de* 35 *kilog., sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.*

» Art. 20. *Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture* dont le mode et la disposition seront autorisés partout où la compagnie n'aura pas été dispensée par décision du préfet. »

Les articles 21 et 22, rédigés dans la pensée que l'acquisition des terrains serait à la charge de la compagnie, sont devenus sans effet depuis, c'est-à-dire lorsqu'il a été convenu que ces terrains seraient fournis par le département. Quant aux articles 23 et 24, qui parlent de mines et de carrières, ils demeurent sans application pour notre voie. Je puis du moins reproduire l'article 25 à titre du curiosité : « Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés. »

« Art. 26. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet. — Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés. »

L'article 27 prévoit et régle le cas d'exploitation d'une partie seulement de la voie.

« Art. 28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. — Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture. — Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront parties intégrantes du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II. — ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

« Art. 29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre. — Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie. — Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39. — Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

» Art. 30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire, sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

» Art. 31. *Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles* et devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines. — *Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles* et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. — Il y en aura de trois classes au moins: 1° les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux et auront des banquettes rembourrées; 3° celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs. — L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment. — Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules. — Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction. — La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière. — Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état. »

Articles 32 et 33. Ils se rapportent à la police du chemin de fer et à la surveillance administrative.

### TITRE III. — DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Articles 34 et 35. La durée de la concession cesse le 31 décembre 1965. Alors le département entre en jouissance, et, pour assurer la mise en bon état du chemin et de ses dépendances, il aura le droit, pendant les cinq dernières années, de saisir les revenus.

« Art. 36. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. — Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué. On en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. — Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. — Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. — La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus. » — (Il s'agit ici des remboursements du prix, fixé à dire d'expert, des objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, qui seraient cédés au département.)

Articles 37 à 40. Ils concernent la déchéance à encourir par la compagnie, si les travaux ne sont pas commencés ou s'ils ne sont pas terminés dans les délais fixés par l'article 2, ou bien si l'exploitation venait à être interrompue pour autre cause que force majeure.

### TITRE IV. — TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Articles 41 à 52. La matière réglementée par les dispositions de ce titre devra, plus tard, être l'objet d'un petit traité spécial.

### TITRE V. — STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. Transport à moitié prix des militaires et des marins.

Art. 54. Transport gratuit des fonctionnaires ou agents, chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, ainsi que des agents des contributions indirectes et des douanes exerçant aussi leur part de surveillance.

Art. 55. Obligation pour la compagnie, à chacun de ses trains, de réserver gratuitement un compartiment spécial de deuxième classe pour le service des postes. Si un second compartiment était nécessaire, paiement à la compagnie d'une location de 20 centimes par kilomètre parcouru.....

Art. 56. Relatif au transport des prévenus, accusés ou condamnés et de leurs gardiens.

Art. 57. Réserve pour le Gouvernement d'établir une ligne télégraphique le long de la voie.....

TITRE VI. — CLAUSES DIVERSES.

Articles 58 à 61. Réserves, au profit de l'Etat et du département, pour les routes, chemins, voies ferrées et canaux à établir ; chemins de fer particuliers pour les mines et les usines.

Art. 62. Contribution foncière ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. — Bâtiments et magasins, assimilés, pour les contributions, aux propriétés bâties de la localité.

Art. 63. Les agents et gardes..... pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 64. Dépôt par la compagnie d'un cautionnement de cent mille francs.....

Art. 65. La compagnie devra faire élection de domicile à Pont-Audemer......

« Art. 66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Eure, sauf recours au conseil d'Etat.

» Art. 67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

» Arrêté à Evreux, le 23 août 1865.

» *Signé :* VERGER aîné, L. DUCHEMIN, marquis DE CHAUMONT-QUITRY, GIRARD, LEREFFAIT, — JANVIER. »

La convention mentionnée au cahier des charges est la suivante :

« Entre M. le Préfet, — et M. Odon-Charles-Joseph, marquis de Chaumont-Quitry, demeurant en son château du Landin...., — M. Nicolas Lereffait, demeurant à Pont-Audemer....,— M. Victor Domin, propriétaire...., à Pont-Audemer...., — M. Dominique-Louis Duchemin, négociant, à Paris...., — M. Guillaume Verger aîné, tanneur, à Pont-Audemer...., — M. Claude Girard, propriétaire et constructeur, à Paris...., — il a été convenu ce qui suit :

» Art. 1er. Le préfet du département de l'Eure concède à MM. Ch.-Joseph-Odon, marquis de Chaumont-Quitry, N. Lereffait, V. Domin, D.-L. Duchemin, G. Verger aîné et C. Girard, qui l'acceptent, un chemin de fer d'intérêt local de Pont-Audemer à Glos-sur-Risle, et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges.

» Art. 2. De leur côté, MM. Ch.-J.-O., marquis de Chaumont-Quitry, N. Lereffait, V. Domin, D.-L. Duchemin, G. Verger aîné et C. Girard, s'engagent à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges, et ce, dans un délai de deux ans, à partir de la date du décret d'utilité publique.

» Art. 3. Le préfet du département de l'Eure s'engage au nom du même département : à payer aux concessionnaires, à titre de subvention pour l'exécution dudit chemin, une somme de cinq cent mille francs, qui leur sera versée comme suit : 1° par le département 350,000 fr., savoir : 175,000 fr. en 1867, et 175,000 fr. en 1868 ; — 2° par l'Etat, cent cinquante mille francs, suivant les échéances qui seront déterminées par le Gouvernement.

» Les concessionnaires devront justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en travaux et approvisionnement sur place, d'une somme double de celle qu'ils auront à recevoir. »

Et, comme le cahier des charges, cette concession est signée : « VERGER aîné, DUCHEMIN, DE CHAUMONT-QUITRY, GIRARD, LEREFFAIT, — JANVIER. »

Deux délégués de la société en participation n'avaient pas signé, savoir : M. Paul Delaittre, empêché par maladie, et M. Domin, déterminé par des raisons que va faire connaître l'analyse ci-après du procès-verbal d'une réunion des associés fondateurs.

Cette assemblée eut lieu à l'hôtel-de-ville, le 10 décembre.

On y rappela d'abord que, d'après l'acte constitutif de la société en participation, MM. de Chaumont-Quitry, Paul Delaittre, Domin, Duchemin et Lereffait, étaient chargés de former la demande en concession de la voie ferrée de Pont-Audemer à Glos ; que la demande devait être formulée pour le compte de la société ; que les délégués ne pouvaient agir qu'au nombre de quatre, et que le projet de concession devait être communiqué aux membres de la société, dont la majorité en prononcerait l'adoption ou le rejet.

On le voit déjà : la concession rapportée ci-dessus n'était pas

faite dans les conditions posées par les statuts. C'est ce que le procès-verbal exprime à peu près en ces termes : « Le 11 août dernier, M. Domin et les commissaires délégués des membres fondateurs..., MM. de Quitry, Lereffait et Duchemin, auxquels avaient bien voulu se joindre M. Verger aîné et M. Girard, ont adressé à M. le Préfet une demande tendant à obtenir pour le compte de la société, dont ils étaient les représentants, la concession d'un embranchement de chemin de fer de Pont-Audemer à Glos..... Cette demande a été soumise par M. le Préfet au conseil général, qui, dans sa séance du 23 du même mois, l'a accueillie favorablement et a approuvé la convention provisoire passée le même jour entre M. le Préfet et les demandeurs concessionnaires.....

» Si M. Domin n'a pas signé cette convention, c'est par ce principal motif que la demande en ayant été faite formellement au nom et pour le compte de la société en participation, il était tout rationnel de penser que la concession serait accordée à cette société dans des termes précis et ne prêtant rien à l'ambiguité....., dans des termes qui ne pourraient pas avoir pour conséquence de faire peser sur les signataires une garantie immédiate. D'ailleurs M. Domin ne pouvait s'expliquer comment cette convention ne renfermait pas la réserve d'approbation par l'assemblée générale...

» D'autres membres, tout en reconnaissant la justesse de ces observations, déclarèrent ne s'en préoccuper que médiocrement, convaincus qu'il n'était pas entré dans la pensée de l'administration, pas plus que dans celle des membres du conseil général, de tirer de cet acte des conséquences rigoureuses et aussi imprévues.... Dans tous les cas, ajoutaient-ils, l'abstention de M. Domin rend le projet de convention complètement nul et ne permet pas d'en demander l'exécution..... Mais si le projet de convention est irrégulier, il y a un fait qui reste : c'est l'offre de concession avec subvention de 500,000 fr. faite par le conseil général, aux conditions insérées dans le cahier des charges rédigé ad hoc. L'assemblée peut donc toujours, tout en laissant de côté le projet de convention, délibérer sur cette question de concession et déclarer si elle serait d'avis de l'accepter, dans l'hypothèse où l'administration serait disposée à présenter un nouveau projet qui aurait pour effet

d'engager et de lier non plus quelques membres individuellement, mais bien la société toute entière des membres fondateurs. »

Ce n'est pas l'opinion d'un autre membre..... « Dans la situation actuelle des choses, dit-il, l'assemblée ne doit compter que sur elle seule pour mener à fin son entreprise. Elle ne doit plus espérer le concours et l'appui considérables offerts par son futur entrepreneur, M. Girard, puisqu'après examen des propositions de ce dernier elle n'a pas été d'avis de les accepter. — Eh bien ! si l'assemblée ne doit compter que sur elle seule, voici l'état exact de sa situation financière : Pour mener à bonne fin son entreprise, exigeant une dépense de 3,300,000 fr., elle n'a à sa disposition qu'une ressource montant à peine à 1,500,000 fr., composés de 900,000 fr. de souscriptions promises (en supposant qu'elles fussent maintenues) et de 600,000 fr. de subventions à recevoir, du département pour 500,000 fr., et de la ville de Pont-Audemer pour les 100,000 fr. de surplus.... Ainsi ce serait en présence d'une insuffisance d'actif de 1,800,000 fr. que se trouveraient les membres fondateurs concessionnaires.....»

Après l'exposé de cette situation, et eu égard aux termes dans lesquels la concession leur avait été accordée par l'administration départementale, *tous les sociétaires à l'unanimité* furent d'avis qu'il y avait lieu de la refuser.

Ce vote impliquait, pour ainsi dire, la dissolution de la société. Toutefois la suite de la séance amena un terme moyen, point de départ de nouvelles négociations. Voici ce qui advint :

Sur les vingt-huit membres sociétaires présents à l'assemblée. quatorze, peu rassurés sur la marche ultérieure de l'entreprise, déclarèrent cesser de faire partie de la société ; ce furent MM. d'Arjuzon, du Hêtray, Ch. Boursy, Plummer, Paul Delaittre, Ch. Tallon, F. Bunel, Ball, Domin, Beuzard, Mann, Pierre Delaittre, Caillot et Philippe Decaux.

Quant aux quatorze autres, — MM. de Quitry, Prévost, Lereffait, d'Osmoy, de Malortie, Guill. Verger, Nolent aîné, Fournier, Ch. Verger, Toufflet-Dumesnil, Leguerney, Girard, Le Roy et Laillier (auxquels s'adjoignirent bientôt après MM. de Croix et Duchemin), — ils demeurèrent d'accord de rester unis, pour « continuer de prêter leur concours moral » à l'entreprise.

## CHAPITRE V.

**Intervention de M. le Préfet de l'Eure. — L'établissement du chemin de fer est décidé. — Statuts et conventions.**

Les continuateurs de l'œuvre interrompue étaient animés du plus vif désir d'arriver à une solution définitive. Ils se mirent sans retard en rapport avec M. le Préfet de l'Eure et avec M. Girard, qui, de leur côté, étaient tout aussi empressés de conclure.

Le 29 janvier 1866, M. le Préfet adressa à bon nombre de nos concitoyens une circulaire où il disait :

« Depuis assez longtemps, la question du chemin de fer s'agite sans que l'on arrive au moindre résultat. Il faut qu'une telle situation cesse, que le chemin se décide définitivement, se construise même dès cette année ; il y va des plus graves intérêts de toute la contrée qu'il doit traverser.

» Je me décide donc à me mettre directement en rapport avec les anciens souscripteurs, avec les populations. Je veux leur expliquer moi-même tous les détails du projet.... Je me rendrai donc, le dimanche 4 février, à Pont-Audemer....

» Je viens de lire dans les journaux *le Courrier de l'Eure* et *le Nouvelliste de Rouen* un exposé si clair, si net, du projet dont je vais m'occuper que je crois devoir vous le communiquer, afin qu'avant d'arriver à la réunion du 4 février vous connaissiez déjà l'ensemble de la question.... »

L'exposé dont M. le Préfet annonçait la communication était une *Lettre* souscrite de la signature de M. Lucas, déjà désigné par M. Girard pour être un des membres du futur conseil d'administration de la ligne en projet.

Après quelques mots sur la nécessité de l'établissement de la nouvelle voie ferrée, cette pièce rappelle sommairement ce qui

s'était passé jusqu'alors, sans oublier, bien entendu, de mentionner, comme document de premier ordre, « le travail de M. d'Ornay, soumis à l'examen de M. Delaittre, ingénieur en chef du Gouvernement, approuvé après quelques modifications par le conseil général des ponts et chaussées, puis soumis aux enquêtes. »

« De nouvelles négociations, ajoute M. Lucas en continuant son exposé, furent renouées immédiatement avec plusieurs membres de l'ancien comité, et elles ont eu pour résultat d'amener M. Girard à présenter à M. le Préfet de l'Eure des propositions formelles qui assureraient, si elles étaient acceptées, la constitution immédiate d'une compagnie départementale, la prompte exécution du chemin et son exploitation à des conditions donnant aux souscripteurs les garanties certaines d'un placement fructueux.

» M. Girard a refait lui-même les études sur le terrain.... Rien n'est donc plus sérieux que les propositions qu'il a remises entre les mains de M. le Préfet de l'Eure, et dont voici la substance :

» 1° Constitution d'une compagnie anonyme avec un conseil d'administration composé de six membres, dont trois pris dans la ville de Pont-Audemer et les trois autres sur les points du département intéressés à l'exécution du chemin projeté (1);

» 2° Livraison des terrains par le département (ces terrains évalués à 300,000 fr. (2), ce qui réduit à 150,000 fr. la subvention départementale fixée ou à fixer à 450,000 fr.);

(1) Pourquoi l'*Exposé*, qui devait recevoir une publicité complète, s'exprime-t-il ainsi, lorsqu'il est stipulé dans les propositions moins divulguées, soumises à M. le Préfet, que ces trois autres membres seront désignés par l'entrepreneur ?

(2) Cette livraison n'était pas un mince avantage pour M. Girard. Dans la première concession, celui-ci prenait à sa charge l'*alea* de l'opération; ici, il en est affranchi aux dépens du département, et d'ailleurs le département s'engageant à fournir les terrains pour 300,000 fr., quand cette dépense était portée à 370,000 fr. dans l'avant-projet, c'était un nouvel avantage de 70,000 fr. ménagé à l'entreprise ; avantage qui est une perte *d'autant* pour la compagnie. — Aussi, qu'est-il arrivé ? C'est que le département, sachant bien que les

» 3° Exécution par M. Girard, à ses risques et périls et moyennant une somme à forfait de 3 millions (1), de la ligne entière, y compris les stations, le matériel fixe et roulant, etc., le tout conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention intervenue l'année dernière entre M. le Préfet de l'Eure et MM. les membres de l'ancien comité (2) ;

» 4° Constitution du fonds social ainsi qu'il suit :

» Par les subventions : de la ville de Pont-Audemer, 150,000 fr.; — du département, 150,000 fr.; — de l'Etat, 200,000 fr.....;

» Par M. Girard, entrepreneur, 1,000 actions de 500 fr.....;

» Par les habitants de Pont-Audemer, des localités traversées et les banquiers de la compagnie, 2,000 actions de 500 fr.....; 3,500 obligations de 290 fr.....;

» Total, 3,015,000 fr. (3) ;

» 5° Exploitation de la ligne par M. Girard à ses risques et périls et pendant vingt-cinq ans à des conditions qui, pour une recette brute fixée au minimum à 350,000 fr. (4), donneront les résultats suivants :

300,000 fr. ne suffiraient pas pour payer le terrain jugé nécessaire, au lieu de livrer à la compagnie les 35 hectares 93 ares promis, n'en a fourni que 25 hectares 39 ares.

(1) Ce n'est plus 3,300,000 fr., par suite de la prise en charge par le département des 300,000 fr. assignés au paiement des terrains.

(2) Nouvelle inexactitude : lorsque le cahier des charges fixe le poids des rails à 35 kilogrammes, la soumission ne les cote que de 28 à 30 par mètre courant.

(3) Les 15,000 fr. en plus, ajoutés ici, étaient destinés à faire face aux frais et faux frais des membres du comité des premières démarches, aux frais des actes de société et d'organisation, etc.... Depuis ils ont été abandonnés à forfait à M. Girard... A cette occasion, je dis ceci : Est-ce qu'il n'eût pas été juste de rembourser sur cette somme la souscription publique destinée à compléter le paiement des frais des premières études du chemin ?

(4) C'est, avec l'exagération d'une trentaine de mille francs, le chiffre admis par M. Delaittre ; mais M. Delaittre y faisait entrer le produit des *dérivations* de voyageurs et marchandises, etc., que notre ligne pourrait amener à celle de

| | |
|---|---|
| » Frais d'exploitation, à 42 0/0 des recettes...... | 147,000 fr. |
| » Service des obligations : intérêts, 52,500 fr., — amortissement, 18,000 fr.......................... | 70,500 |
| » Service des actions : intérêt à 5 0/0, 75,000 fr.;— amortissement, 16,000 fr.......................... | 91,000 |
| » TOTAL pour les charges fixes .................. | 308,500 |
| » Service du conseil d'administration, traitement du secrétaire du conseil et jetons de présence....... | 15,000 |
| TOTAL GÉNÉRAL............... | 323,500 fr. |

» Soit, pour une recette brute de 350,000 fr., un reliquat de 26,500 fr. à partager entre l'exploitant et les actions..... »

Je supprime quelques autres détails qui, au reste, trouveront leur place ci-après ; mais il ne saurait être hors de propos de rappeler cette conclusion très-encourageante de l'exposé : « Les garanties offertes par M. Girard, dit l'auteur, sont exceptionnelles ; elles témoignent de sa profonde confiance dans le succès de l'entreprise et sont pour nos actions un placement des plus sûrs..... L'exécution de ce chemin de fer, *bien construit* et bien exploité, sera un précédent qui portera d'utiles fruits pour l'avenir des

l'Ouest, et M. Lucas aurait dû opérer la soustraction de ce produit, puisqu'il ne s'agissait plus ici de la construction du chemin par la grande compagnie.

A son texte, M. Lucas ajoute que, pour ne rien exagérer, il avait réduit ici de 55,000 fr. le chiffre de la statistique émanée de l'administration locale. Le fait est que la mairie de Pont-Audemer n'a fait aucun travail de ce genre : circonstance qu'elle aurait dû proclamer, pour ne pas encourir la responsabilité d'une évaluation inexacte qui a pu induire en erreur une partie du public.

Une étude sérieuse aurait eu pour résultat de faire dire que les produits bruts de notre ligne ne pouvaient guère dépasser 200,000 fr. Les lignes de Honfleur, Dieppe, Fécamp et Falaise produisaient en moyenne à peine 10,000 fr. par kilomètre et notre petit chemin aurait donné près de 22,000 fr. pour le même parcours !

Si nous sortons de la Normandie, voici ce que nous trouvons : les chemins d'Alsace (trois lignes ayant ensemble un développement de 90 kilomètres) ne produisaient en moyenne que 6,693 fr. 47 cent. par kilomètre....

chemins de fer départementaux, et les souscripteurs y trouveront honneur et profit. »

« Allons-y donc de confiance », se dirent beaucoup de nos compatriotes. D'autres, moins enthousiastes, ne virent pas le nouveau projet sous une perspective aussi favorable ; mais il y avait là une grande question d'intérêt commun, et la majorité de la population attendit M. le Préfet, — déjà prédisposée à passer par les conditions qui lui étaient faites, quelque opinion qu'elle pût en avoir.

Comme toujours, M. le Préfet donna beaucoup d'entrain à l'allocution sur laquelle il comptait pour *enlever* définitivement la question de notre chemin de fer, et sa conclusion fut que tout, cette fois, nous commandait d'en finir, sans nouvelles tergiversations. En un mot, nous étions mis en demeure de nous exécuter, en traitant sur les bases indiquées dans la lettre de M. Lucas, — sans quoi il n'y avait plus qu'à se résoudre à un ajournement indéfini.

Sous le coup de cette conclusion comminatoire, dorée sur toutes les tranches et présentée de la façon la plus gracieuse, la véritable question à se poser était celle-ci : « Voulons-nous avoir notre chemin de fer, ou ne le voulons-nous pas ? » — Et la réponse ne pouvait être qu'affirmative.

Le même jour 4 février et le lendemain, on se réunit pour agir en conséquence. Voici ce qu'il peut y avoir d'utile à extraire du procès-verbal de ces réunions, « fait et signé double : »

« Entre les soussignés, d'une part, M. Girard, entrepreneur de travaux publics....; d'autre part, MM. Prévost, président du tribunal de commerce ; — Verger aîné, juge au même tribunal ; — Fournier, membre du conseil municipal...; — Lucas, manufacturier à Serquigny...; — Lereffait, maire de Pont-Audemer ; — Couillard, vice-président du conseil des prud'hommes...; — Bunel, juge au tribunal de commerce...; — Du Hêtray et Turgis, adjoints au maire de Pont-Audemer ; — Charles Verger, Roudil, Canel, Heutte, Homo, Emile Laisney, Lemariey, Nolent aîné, Rougeron, Saffrey, tous membres du conseil municipal, — et Leroy-Lemonne, juge au tribunal de commerce, — ont été arrêtées les conventions suivantes :

» M. Girard remet entre les mains des personnes dénommées en la deuxième part : 1° Un acte renfermant les conditions sous lesquelles il prend l'engagement de construire à forfait le chemin de fer de Pont-Audemer à Glos-Montfort; — 2° un autre acte relatant les conditions moyennant lesquelles il exploitera ce chemin de fer pendant 25 années ; — 3° les statuts de la société anonyme à former.....

» Toutes les personnes dénommées en la deuxième part.... s'obligent à prendre soit des actions, soit des obligations.... et s'engagent à faire toutes les démarches utiles pour recueillir et centraliser les souscriptions.

» Pour faciliter ces résultats, elles se forment en comité de souscriptions sous la présidence de M. Prévost, avec M. Verger aîné pour vice-président et M. Fournier pour secrétaire.....

» La souscription publique sera close le 28 février. — Le lendemain, le comité se réunira pour constater le chiffre des souscriptions, tant en actions qu'en obligations. Avis du résultat sera donné à M. Girard par une lettre du président. Semblable avis sera donné aux souscripteurs par la voie du *Journal de Pont-Audemer* et du *Courrier de l'Eure.*

» Si la totalité des actions n'est pas souscrite, M. Girard aura le droit, jusqu'au dimanche 4 mars, de déclarer s'il renonce à l'entreprise ou s'il l'accepte, en se chargeant du placement, à ses risques et périls, du surplus des actions et obligations. — Le même jour 4 mars, à trois heures, une assemblée générale des souscripteurs aura lieu au tribunal de commerce de Pont-Audemer, sans autre avis que l'insertion faite au journal de cette ville. — Il sera donné à l'assemblée connaissance de la décision de M. Girard.

» Si M. Girard renonce à l'entreprise, il sera déchargé de tous ses engagements, et toutes les souscriptions deviendront nulles par le seul fait de cette déclaration. Dans le cas d'acceptation, M. Girard fera connaître le nom du troisième administrateur qu'il a droit de choisir. — De son côté, l'assemblée procèdera immédiatement à la nomination des trois autres administrateurs.....

» M. Girard ne pourra sous-louer ou céder l'exploitation à

quelque titre que ce soit sans y avoir été autorisé par le conseil d'administration et les actionnaires réunis en assemblée générale.... »

Nous voici arrivés à l'assemblée décisive du 4 mars :

« Entre les soussignés, d'une part, M. Girard...., et, d'autre part, MM. Prévost, Verger aîné et Fournier...., a été arrêté ce qui suit :

» Conformément aux conventions du 4 février dernier, le comité s'est occupé de recueillir et centraliser les souscriptions prises pour arriver à la formation de la société anonyme du chemin de fer..... Le recensement de ces souscriptions..... a donné les résultats suivants :

| | |
|---|---|
| 1,221 actions de 500 fr. | 610,500 fr. |
| 2,669 obligations de 290 fr. | 687,010 |
| TOTAL | 1,297,510 fr. |

» M. Girard..... a déclaré à l'assemblée accepter la construction à forfait du chemin de fer de Pont-Audemer à Glos-Montfort et son exploitation pendant 25 années, sous les clauses et conditions énoncées dans les deux actes qu'il avait remis au comité le 11 février, dans les statuts de la société anonyme ..., et dans la circulaire publiée, le tout conformément aux plans et prescriptions arrêtés par l'autorité....

» Par suite de cette déclaration publique, tous les souscripteurs d'actions et d'obligations se trouvent valablement engagés, et la société anonyme se trouve formée. — A l'égard du surplus des actions et des obligations non encore placées, M. Girard s'en charge à ses risques et périls.

» M. Girard déclare désigner pour le troisième administrateur, qu'il s'est réservé le droit de choisir, M. Loisel, propriétaire à la Rivière-Thibouville.

» L'assemblée des actionnaires a désigné à son tour pour les trois administrateurs, dont la nomination lui appartient : M. Canel..., à 122 voix; M. Prévost..., à 121 voix, et M. Roudil..., à 110 voix, sur 123 votants.....

» Le chemin de fer aura une gare d'arrivée à Glos, et les frais

nécessités pour l'établissement de cette gare ne seront pas supérieurs à 40,000 fr.....

» Les impôts du dixième et autres seront à la charge de la société et non de l'entreprise.....

» Fait et signé triple... : Prévost, — Verger aîné, — Girard, — Fournier. »

On se rappelle le dernier paragraphe du procès-verbal de l'assemblée du mois de février précédent, relatif à l'interdiction de sous-louer l'exploitation de la ligne. Il avait été formulé, comme les deux derniers du procès-verbal de l'assemblée du mois de mars, à titre d'éclaircissement aux statuts et aux conventions remis par M. Girard au comité de souscription.

Quant à ces statuts et conventions qui, avec les études d'Ornay et Delaittre, formaient les bases essentielles du projet à réaliser, c'est ici le lieu de les faire connaître dans leur ensemble et dans leurs principaux détails.

## EXTRAIT DU PROJET DE STATUTS.

« Par devant Me Brianchon....., a comparu M. Claude Girard....., le quel a exposé ce qui suit :

» Les études faites par les soins de la ville de Pont-Audemer d'un embranchement destiné à la rattacher au réseau ferré de l'Ouest, vérifiées et modifiées par un ingénieur en chef du Gouvernement et approuvées par le conseil général des ponts et chaussées, ont démontré jusqu'à l'évidence que ce projet, tout en donnant satisfaction aux intérêts généraux d'une partie du département de l'Eure, constituerait en même temps une entreprise fructueuse pour ses fondateurs. En conséquence M. Girard, obéissant à une conviction profonde et raisonnée, a adressé à M. le Préfet de l'Eure une demande en concession du dit chemin, et, dans le but de former une société anonyme devant profiter de cette concession avec tous les avantages que l'Etat, le département et la ville de Pont-Audemer accorderont au projet, il arrête ainsi qu'il suit les statuts de la dite société :

### TITRE I. — FORMATION, OBJET, DOMICILE ET DURÉE DE LA SOCIÉTÉ.

» Art. 1er. Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées une société anonyme ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin

de fer de Glos-Montfort à Pont-Audemer, tel qu'il sera concédé par le décret à intervenir.

» Art. 2. La société prend la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Glos-Montfort à Pont-Audemer.

» Art. 3. Le siége de la société et son domicile sont établis à Evreux.

» Art. 4. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée et finira avec la concession.

### TITRE II. — DE LA CONCESSION.

» Art. 5. Le comparant, ès qualités qu'il agit, apportera à la société et lui cédera et abandonnera sans réserve, et au même titre qu'il l'aura lui-même conclu, le bénéfice de la convention à intervenir entre M. le Préfet du département de l'Eure et lui. — En conséquence, la société demeurera subrogée aux droits et avantages y attachés, à la charge de se conformer aux obligations qui en résultent. — Toutefois, le concessionnaire aura droit au remboursement des frais matériels relatifs à l'entreprise faits antérieurement à la promulgation du décret approbatif des présents statuts. Le compte de ces frais, appuyé de pièces justificatives, sera réglé par l'assemblée générale.

### TITRE III. — FONDS SOCIAL, ACTIONS, VERSEMENTS.

» Art. 6. Le fonds social est fixé à deux millions cinq cent quinze mille francs, divisé en : — un million cinq cent mille francs d'actions de cinq cents francs chacune, et un million quinze mille francs d'obligations...... »

Les articles suivants (7 à 15) sont relatifs au paiement des actions, à la délivrance des titres, aux droits et aux obligations des actionnaires. Il en sera parlé plus loin.

### TITRE IV. — ADMINISTRATION.

« Art. 16. La compagnie est administrée par un conseil composé de six membres. — Chaque administrateur doit être propriétaire de vingt-cinq actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions. — Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

» Art. 17. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires ; leurs fonctions durent trois années ; ils peuvent être réélus. — Leur remplacement s'opère par tiers, suivant l'ordre fixé par tirage au sort pendant les trois premières années, et ensuite par l'ancienneté. — En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de sa première assemblée, procède au remplacement. — Dans le cas où, par suite de vacances, survenues dans

l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de quatre, il sera pourvu provisoirement au remplacement par le conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre. — L'administrateur nommé par suite de vacance ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

» **Art. 18.** Par dérogation à l'article qui précède, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent : MM. le marquis de Croix, sénateur.....; Lucas, manufacturier, maire de Serquigny........ — Les membres de ce premier conseil ne commenceront à être remplacés qu'après l'expiration des trois premières années d'exploitation......

» Art. 19. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société. — Il passe et autorise les marchés de toute nature. — Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer. — Il régle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation. — Il fixe les dépenses générales d'administration. — Il autorise les achats ou vente d'objets mobiliers. — Il autorise toutes main-levées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilège avec ou sans paiement. — Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions. — Il détermine le placement des fonds disponibles et régle l'emploi de la réserve.—Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.—Il arrête tous règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, sous les conditions déterminées par le cahier des charges. — Il fait les traités relatifs à l'exécution du cahier des charges. — Il adresse à l'administration toutes demandes de prolongement du chemin de fer ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale. — Il nomme ou révoque tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements ou salaires. — Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie. — Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif. — Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société. — Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, de prolongations ou de renouvellement de la concession, de modifications ou d'additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prolongation ou de dissolution de la société. — Il peut, avec l'autorisation de l'assemblée générale, effectuer

la vente des terrains et bâtiments qui deviendraient inutiles. — Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale, conformément aux dispositions de l'article 32 ci-après.

» Art. 20. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé. — Il peut aussi conférer à un ou plusieurs de ses membres des pouvoirs permanents pour l'administration des affaires sociales courantes et journalières.

» Art. 21. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale. — L'assemblée générale pourra également attribuer aux membres délégués..... une rémunération dont elle fixera le chiffre.

» Art. 22. Conformément à l'article 32 du code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la société. — Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Les articles 23 à 27 règlent ce qui se rattache à la présidence du conseil, à ses réunions, à ses procès-verbaux, etc.

### TITRE V. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

» Art. 28. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires ; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents et les dissidents.

» Art. 29. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année, dans le courant du mois d'avril. En outre, le conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

» Art. 30. Tout titulaire ou porteur de six actions est, de droit, membre de l'assemblée générale. — Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration. — L'assemblée générale est régulièrement constituée, lorsque les actionnaires présents sont au nombre de 30 et représentent le dixième du capital au minimum.

» Art. 31. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation, à quinze jours d'intervalle. — Les délibérations prises par l'assemblée générale, dans cette seconde réunion, sont valables, quelque soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées; mais elles ne peuvent porter que sur des

objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

» Art. 32. Les délibérations relatives aux emprunts, émissions d'obligations, demandes d'embranchement ou de prolongement, renouvellement de concessions ou concessions nouvelles, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition de lignes de chemin de fer, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, la modification des statuts et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation de la société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant trente actionnaires au moins et représentant le cinquième du fonds social. — Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le présent article, ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par l'administration, sauf en ce qui concerne les emprunts qui n'auraient pas lieu par voie d'obligations.

» Art. 33. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré quinze jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux.... — La réunion a lieu à Evreux, au lieu désigné par la convocation. — Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'article 32, les avis de convocation doivent en faire mention.

» Art. 34. Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, les propriétaires d'actions doivent déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la compagnie, à Evreux, cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion. — Il est remis à chaque déposant une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle. — Les récépissés nominatifs délivrés par la banque de France, par le comptoir d'escompte, le sous-comptoir des chemins de fer, donnent droit, pour le dépôt de quarante actions au moins, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que les récépissés des titres aient été présentés huit jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

» Art. 35. L'assemblée générale est présidée par le président ou le vice-président du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le conseil aura désigné à cet effet. — Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acceptation. — Le secrétaire est désigné par le bureau.

» Art. 36. L'assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve, s'il y a lieu ; elle fixe les dividendes. — Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause. — Elle

statue sur les propositions d'acquisitions d'immeubles, autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'article 19, et sur toutes les propositions d'aliénations d'immeubles. — Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises, en exécution des présents statuts, et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires. — Elle prononce enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

» Art. 37. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés. — La majorité doit être des deux tiers, dans le cas où les délibérations portent sur des objets spécifiés en l'article 32. — Six actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui même, soit comme fondé de pouvoirs ; il peut être mandataire de plusieurs actionnaires et voter pour chacun de ses mandants. — Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par le bureau ou par cinq membres au moins de l'assemblée.

» Art. 38. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts obligent les actionnaires. — Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau ou au moins par la majorité d'entre eux. — Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice seront certifiés par le président du conseil d'administration.

» Art. 39. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

### TITRE VI. — INTÉRÊTS, COMPTES ANNUELS, DIVIDENDES, FONDS DE RÉSERVE.

» Art. 40. Pendant l'exécution des travaux, et jusqu'après l'achèvement de la ligne, il sera payé aux actionnaires un intérêt de cinq pour cent par an sur les sommes par eux versées, sauf ce qui sera déterminé pour les versements anticipés par les décisions du conseil d'administration, ainsi qu'il a été dit à l'article 7. — Il sera pourvu à ce paiement au moyen de l'intérêt afférent aux placements effectués par la compagnie ou par un prélèvement sur le capital.

» Art. 41. Après la mise en exploitation de la ligne, un inventaire général de l'actif et du passif de la société sera dressé le 31 décembre de chaque année ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

» Art. 42. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration,

l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

» Art. 43. Après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé, chaque année, sur les bénéfices nets : 1° la somme nécessaire à l'amortissement du fonds social, calculée de telle sorte que le capital social soit complètement amorti un an avant l'expiration de la concession ; — 2° la somme nécessaire pour servir aux actions amorties et non amorties un intérêt de cinq pour cent par an, la part afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions dans le délai prescrit. — Le surplus des produits annuels sera réparti également entre toutes les actions amorties ou non amorties. — Cette répartition sera faite, sur la proposition du conseil d'administration approuvée par l'assemblée générale, quinze jours après la réunion de cette assemblée.

» Art. 44. Le fonds d'amortissement se compose : 1° du prélèvement stipulé en l'article 43 qui précède ; — 2° des intérêts afférents aux actions amorties ; — 3° de l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement. — Ce fonds est employé, chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation du chemin, au remboursement du nombre d'actions à déterminer, comme il est dit en l'article suivant. — S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour recompléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

» Art. 45. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait annuellement à Evreux chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le conseil d'administration. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués article 7. — Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront, en numéraire, le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à la part du bénéfice excédant vingt-cinq francs par action. Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

» Art. 46. Le paiement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration. — Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années,

4

après l'époque de leur échéance, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du code Napoléon.

TITRE VII.— DISPOSITIONS GÉNÉRALES, LIQUIDATIONS, CONTESTATIONS.

» Art. 47. Si, pour une cause quelconque, la société venait à se dissoudre avant l'époque fixée par l'article 4, la délibération qui ordonnera la dissolution ne sera valable qu'autant que l'assemblée aura réuni la moitié du fonds social et que la décision aura été prise à la majorité des trois quarts des membres présents, lesquels ne pourront être au-dessous de trente. — La même assemblée détermine ensuite, mais à la simple majorité des membres présents, le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, le liquidateur.

» Art. 48. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires : 1° à mettre le chemin en état d'être livré à l'administration dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ; — 2° à compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre les dites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

» Art. 49. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, seront jugées conformément à la loi.

» Art. 50. Dans le cas de contestations, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Evreux, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle. — A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extra-judiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de l'Eure. — Pour publier, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait des présentes.

» Dont acte. »

## SOUMISSION

### POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE.

« Je soussigné, Claude Girard...., — après avoir pris connaissance de l'avant-projet que la ville de Pont-Audemer a fait dresser pour l'établissement du chemin de fer de Pont-Audemer à Glos-Montfort, me charge de construire

ce dit chemin, moyennant une somme à forfait de trois millions quinze mille francs (1).

» Cette somme, comprenant toutes les charges imposées à M. Girard par l'art. 4 ci-après, sera formée ainsi qu'il suit : 1° par subventions, — de la ville de Pont-Audemer, 150,000 fr., — du département de l'Eure, 150,000 fr., — de l'Etat, 200,000 fr.; — 2° par souscriptions, — de M. Girard...., mille actions..... 500,000 fr., — des habitants de Pont-Audemer, de ceux des localités traversées et des banquiers de la compagnie, 2,000 actions..... 1,000,000, — des mêmes, trois mille cinq cents obligations..... 1,015,000 fr., — total : 3,015,000 fr.

» Les obligations de 290 fr. versés, produiront 15 fr. d'intérêt par an et seront remboursées à 500 fr....

» Les terrains et immeubles de toute nature à acquérir ou à occuper temporairement seront fournis par l'administration départementale.

» Ces divers points établis, M. Girard se charge, à ses frais, risques et périls, et en se conformant au cahier des charges joint à la convention à intervenir entre la compagnie et M. le préfet du département de l'Eure :

» 1° Des frais d'administration pendant la durée de la construction, comprenant ceux du personnel, de la création et de la délivrance des titres provisoires et définitifs, et du service des intérêts du capital actions et obligations ;

» 2° De l'exécution des terrassements pour la plate-forme du chemin à voie simple, l'établissement des gares, stations et ouvrages d'art pour le détournement ou la rectification des routes, chemins et cours d'eau ;

» 3° De la construction des ouvrages d'art à établir au-dessus et au-dessous de la voie, pour assurer les communications publiques et l'écoulement des eaux ;

» 4° De la construction des maisons de garde et de l'établissement des passages à niveau et des barrières ;

» 5° De l'empierrement des routes et chemins déviés, partout où cet empierrement sera obligatoire ;

» 6° De la construction des stations de Montfort, Condé et Pont-Audemer, y compris les divers bâtiments réclamés par les besoins de l'exploitation, tels que : ateliers de réparation, magasins, hangars, remises de voitures et de locomotives, quais d'embarquement pour voitures et bestiaux, etc.;

(1) Les exemplaires imprimés portent 3,000,000 ; mais l'acte signé y ajoute 15,000 fr. destinés à faire face aux dépenses des fondateurs

» 7° De la fourniture et mise en place du ballast de la voie principale et des voies de service des gares et stations;

» 8° De la fourniture et de la pose de la voie simple et des voies de service, changements, croisements de voies, etc., nécessaires au service de l'exploitation dans les différentes gares et stations, ainsi qu'au point de raccordement avec la ligne de Serquigny à Rouen;

» 9° De l'exécution des clôtures sèches et vives, partout où l'administration départementale en prescrira l'établissement;

» 10° De la fourniture et de l'installation de tous les appareils réclamés par l'exploitation pour le service et la sûreté de la voie, la manœuvre et la marche des trains, etc.;

» 11° De la fourniture et de l'installation du mobilier des stations et de l'outillage des ateliers de réparation;

» 12° De la fourniture du matériel roulant, comprenant: 3 locomotives, 2 voitures de première classe, 2 voitures mixtes, 6 voitures de troisième classe, 2 fourgons à bagages et 40 wagons à marchandises;

» 13° Enfin de toutes les installations et de tous les aménagements que réclamera la mise en exploitation du chemin, et qui constituent les dépenses de premier établissement..;

» 14° De la fourniture et de l'établissement d'une voie à traction de chevaux, pour relier la gare de Pont-Audemer au quai maritime, lorsque la ville aura livré à M. Girard un des accotements de la rue ou du boulevard qu'elle se propose d'ouvrir ou de rectifier dans ce but;

» 15° Les terrassements seront exécutés conformément aux profils en long et en travers approuvés par l'administration départementale;

» 16° Les ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments des gares, stations, hangars et maisons de garde, seront exécutés dans les meilleures conditions de solidité, sans rien sacrifier à l'aspect, et en se renfermant dans les limites de la plus stricte économie; — on y emploiera les matériaux courants du pays, à la condition qu'ils soient durs et non gélifs, mais en en tirant le meilleur parti possible; les parements vus seront généralement en briques ou silex; l'emploi de la pierre de taille sera restreint aux sommiers des poutres métalliques et au couronnement des parapets ou des murs en aile des principaux ouvrages;

» 17° La voie sera posée en rails Vignole, avec éclisses et crampons; — les rails pèseront de 28 à 30 kilogrammes par mètre courant; les dimensions et l'écartement des traverses seront déterminés par l'administration départementale sur la proposition de M. Girard, et la voie devra présenter les mêmes garanties de sécurité que les grandes lignes;

» 18° Les voitures de voyageurs et les wagons à marchandises seront éta-

blis suivant les meilleurs types de la compagnie de l'Ouest. — Les locomotives pèseront de 16 à 20,000 kil. et seront construites dans les meilleures conditions connues de solidité, d'entretien et d'économie de combustible;

» 19° Tous les travaux et fournitures seront exécutés sous la direction de M. l'agent-voyer en chef du département;

» 20° Il sera dressé chaque mois, par ses soins, une situation des travaux exécutés et des dépenses faites, et M. Girard en touchera le montant, à titre d'à-comptes, à la condition de déposer pour garantie, dans la caisse de la compagnie, un nombre suffisant de ses propres titres, représentant le dixième de chacun des à-comptes. — Lorsque cette garantie aura atteint la somme de 100,000 fr., elle cessera de croître.... — Dans les deux mois qui suivront la mise en exploitation de la ligne, la garantie de 100,000 fr. sera remboursée à M. Girard....;

» 21° M. Girard exécutera tous les travaux ci-dessus énoncés.... dans un délai qui ne devra pas excéder deux ans.... ;

» 22° Dans le cas où, au lieu d'emprunter le chemin de Serquigny à Rouen sur une certaine longueur, comme il est indiqué au projet actuel, on reconnaîtrait utile de prolonger, jusqu'à la gare même de Glos-Montfort, la ligne de Pont-Audemer, les travaux et fournitures supplémentaires, auxquels cette modification donnerait lieu, seraient payés à l'entreprise sur série de prix. »

Il est à remarquer, sur cet article 22, que l'assemblée du 4 mars a voulu connaître ce que coûterait le prolongement de la voie, complété par une *gare d'arrivée*. Elle a interrogé M. Girard, qui a évalué la dépense à 30,000 fr. « Eh bien! disons 40,000 fr. », reprit un membre du bureau; ce qui ne fut contesté par personne. — Et l'on mentionna cette décision au procès-verbal. MM. Prévost et Roudil, mes collègues du conseil d'administration, et les actionnaires présents à la réunion se rappellent que c'est bien là ce que l'on avait entendu; mais la rédaction de cette partie du procès-verbal n'ayant pas été combinée avec ce même article 22, il en est résulté une apparence d'obscurité dont on a tiré parti pour présenter, ainsi qu'on le verra plus loin, le prolongement de la voie et la gare d'arrivée comme deux travaux distincts, qu'il fallait payer séparément : l'un, 36,500 fr., et l'autre 40,000 fr.

J'ajoute d'ailleurs, dès à présent, et je le prouverai plus tard, que c'est faute d'avoir eu communication du projet d'Ornay, que l'on a cru à la nécessité d'un prolongement.

## CONVENTION

### POUR L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

« Entre MM. le marquis de Croix, sénateur....; Lucas, manufacturier . ., agissant au nom et pour le compte de la compagnie du chemin de fer...., d'une part, — et M. C. Girard...., d'autre part, — il a été convenu ce qui suit :

» Art. 1er. M. Girard prend, à ses risques et périls, l'exploitation du chemin dont il s'agit aux conditions suivantes : 1° M. Girard se charge de tout le service de l'exploitation, voyageurs et marchandises, de l'entretien de la voie et des bâtiments, et de la réparation du matériel fixe et roulant ; — 2° il fournira en employés et ouvriers tout le personnel nécessaire à ces différents services, ainsi que tous les matériaux et matières diverses de réparation et de consommation ; — 3° il opérera toutes les recettes provenant du trafic et des produits du domaine, de même qu'il sera chargé de toutes les dépenses d'exploitation.

» Art. 2. Les divers services de l'exploitation devront satisfaire à tous les besoins du public et du trafic, et aux exigences du contrôle par l'administration publique; l'entretien et les réparations devront être faits au fur et à mesure des besoins, sans retard et avec de bonnes matières.

» Art. 3. Le chemin de fer sera exploité par application des tarifs stipulés par le cahier des charges.....

» Art. 4. Pour se récupérer de ses frais, peines, soins et responsabilité, M. Girard prélèvera, sur les recettes brutes : 42 0/0 jusqu'à concurrence de 20,000 fr. de recettes brutes par an et par kilomètre ; — 40 0/0 pour une recette brute de plus de 20,000 fr. jusqu'à 25,000 fr.; — 38 0/0 au-dessus de 25,000 fr. et jusqu'à 30,000 fr.; — 36 0/0 au-dessus de 30,000 fr.

» Sur le restant libre des recettes brutes, après le prélèvement des frais d'exploitation ainsi réglés, il sera versé à la compagnie par l'exploitant : 1° la somme nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement des obligations dans les conditions déterminées par les statuts ; — 2° la somme nécessaire pour assurer le service des intérêts à 5 0/0 du capital actions et le remboursement de ces actions, conformément aux statuts ; — 3° la somme nécessaire pour couvrir les dépenses du conseil, frais de secrétariat, etc.

» Le reliquat restant disponible après ces divers prélèvements sera partagé par moitiés égales entre les actionnaires et l'exploitant.

» Art. 5. Le présent traité est fait pour 25 années, qui commenceront deux ans après la date du décret de déclaration d'utilité publique. — Si cependant, par une grande activité déployée dans la construction, la mise en exploitation

était autorisée par l'administration supérieure avant l'expiration des deux années accordées à la construction, les produits de l'exploitation, durant ce délai ainsi devancé, appartiendraient exclusivement et sans partage à l'exploitant.

» Art. 6. La comptabilité de l'exploitation sera contrôlée par le conseil d'administration ou par un comité désigné à cet effet, et auquel l'exploitant devra ouvrir ses livres toutes les fois que la demande lui en sera faite.

» Art. 7. M. Girard se porte garant envers les porteurs d'actions d'un revenu minimum de 25 fr. par action ; mais il est formellement stipulé que ceux des actionnaires qui déclareront vouloir jouir de cette garantie s'engageront, par le fait seul de cette déclaration, à partager avec le garant, par moitiés égales, le revenu en excédant de 25 fr. par action.

» Art. 8. Pour assurer l'exécution de cette garantie, M. Girard déposera en nantissement, dans la caisse du banquier de la compagnie, des titres de la compagnie elle-même, représentant au pair une somme de 300,000 fr. »

Telles étaient les trois pièces imprimées, dont on avait remis des exemplaires à quelques uns de nos compatriotes. Il serait sans utilité de les commenter en détail. Une d'elles cependant, pour plusieurs de ses articles du moins, provoque une exception en sa faveur : c'est la soumission pour l'établissement de la ligne. Là se trouvent, en effet, les fâcheuses modifications à l'avant-projet, introduites par M. Girard pour accroître le chiffre des bénéfices de l'entreprise, acceptées par M. le Préfet d'alors, et posées comme condition *sine qua non* de l'établissement de la ligne, savoir :

Art. 12. La fixation, pour un chiffre trop bas et sans proportion avec les évaluations premières, du nombre des voitures, wagons, etc.

Art. 17. La réduction du poids des rails de 36 kil. par mètre courant à 16 ou 20 kil., ce qui amenait une réduction proportionnelle dans la force des traverses destinées à leur servir d'appui.

Art. 18. La fixation du poids des locomotives à 20,000 ou même à 16,000 kil., quand ce poids aurait dû être de 60,000, si l'on suivait les errements de la compagnie de l'Ouest, ou plutôt de 35 à 40,000, en se référant aux besoins réels.

Il y aurait eu de sérieuses objections à faire à cet égard ; mais comme je l'ai dit, *c'était*, selon l'axiôme vulgaire, *à prendre ou à laisser*, — et, dans la crainte de ne rien avoir, on s'était décidé à

prendre..... *quand même.* — D'ailleurs la plupart des intervenants ignoraient la réalité de ces modifications.

En somme, tout avait paru assez clair dans le traité pour qu'il fût permis d'espérer qu'on arriverait au but sans graves sujets de dissentiment. — Vaine espérance! Non-seulement on ne devait pas, un jour, cesser de s'entendre uniquement sur des détails secondaires, mais encore on devait en venir à se trouver en désaccord touchant le point de départ même des conventions. Ainsi, d'une part, en se plaçant au point de vue de l'entreprise, on finit par considérer comme non avenus l'avant-projet de M. d'Ornay et le rapport de M. Delaittre (1), tandis que, d'une autre part, au point de vue de la compagnie, on continuait de rester convaincu que ces études étaient la base principale du traité conclu avec M. Girard.

Pour ce qui me concerne, je persiste à proclamer la virtualité des pièces d'Ornay et Delaittre, dans toutes leurs parties où elles n'ont pas été textuellement modifiées par les contractants, et je crois démontrer que je suis dans le vrai par les quelques réflexions ci-après.

L'avant-projet de M. d'Ornay, daté du 20 août 1862, a été contrôlé par M. Delaittre, le 16 février 1863. C'est alors que M. Girard est entré en pourparlers avec le premier comité local. Ces pourparlers ont amené M. Girard, le 8 mars suivant, à faire au comité une soumission, contenant la stipulation suivante : « M. Girard se charge, à forfait, de l'exécution des travaux, *pour le montant du devis*, s'élevant à 3,200,000 fr. » — (Ce chiffre était erroné : c'était 3,300,000 fr. qu'il fallait écrire.)

De quel devis entendait-on parler? Incontestablement de celui de MM. les ingénieurs d'Ornay et Delaittre, puisqu'alors il n'en

(1) Dans l'assemblée générale de 1868, M. Boulanger lui-même a déclaré que les plans d'Ornay ne sont qu'un avant-projet dont il n'y a pas lieu de se préoccuper. Mais, si on les répudiait, pourquoi, en arrêtant les bases des traités avec M. Girard, conservait-on des prix devenus dès lors exagérés?

existait pas d'autre. — Il est vrai que l'affaire fut abandonnée ; mais presque aussitôt elle fut reprise.

M. Lucas, qui a été le promoteur de la nouvelle tentative, indique, dans sa lettre déjà citée, les conditions fondamentales de l'entreprise, et il ne manque pas d'y relater les avant-projets d'Ornay et Delaittre. — A son tour, M. le Préfet de l'Eure, dans sa circulaire du 29 janvier 1866, adhère pleinement à la lettre de M. Lucas, comme dans la réunion où il assiste, à Pont-Audemer, il cite lui-même ces avant-projets, et, plus tard, quand le conseil municipal lui en réclame la copie faite pour la ville, il s'exprime comme un homme convaincu qu'il s'agit bien de pièces d'une utilité réelle pour l'établissement du chemin de fer.

M. Girard lui-même s'est cru obligé de faire mention de ces avant-projets : 1° dans le texte du traité relatif à la construction de la ligne (« Je soussigné..... après avoir pris connaissance de l'avant-projet que la ville de Pont-Audemer a fait dresser..... »); et 2° dans le préambule des premiers statuts, arrêtés devant Me Brianchon (« Les études faites..., vérifiées et approuvées,... ont démontré.... »).

Serait-on revenu si souvent et de tous côtés sur ces études, si elles n'avaient plus d'action à exercer sur les conditions d'établissement de notre chemin de fer?

La construction de la ligne, telle que nous l'avons, y compris tous les accessoires, peut être évaluée, au plus, à 1,500,000 fr., déduction faite du prix des terrains. L'aurait-on concédée pour 3,000,000, si ces mêmes études, faites en vue de travaux solides et de bonnes fournitures, n'avaient pas dû servir de base pour les terrassements, les niveaux, les ouvrages d'art, les bâtiments des gares, les passages à niveau, les clôtures, la qualité du matériel roulant....; en un mot, pour toutes les parties qui n'ont pas été l'objet de modifications nommément exprimées dans les conventions définitives?.....

## CHAPITRE VI.

**Premières délibérations du conseil d'administration. — La société anonyme définitivement constituée.**

A le bien prendre, le conseil d'administration ne pouvait entrer régulièrement dans l'exercice de ses fonctions qu'après l'approbation, par l'Etat, des statuts de la société ; mais comme, dans l'intérêt du pays, il importait d'éviter tout retard ; comme M. Girard se déclarait prêt à pousser vivement les travaux, on ne crut pas devoir s'astreindre à l'observation rigoureuse des règles. A ses risques et périls, on procéda comme si tout était définitivement arrêté.

Au reste, il n'y aurait pas lieu de reprocher au conseil soit une tendance à de trop fréquentes réunions, soit un zèle trop actif à s'immiscer dans les détails de la construction. L'article 23 des statuts porte : « Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige et au moins une fois par mois.» — D'un autre côté, on lit dans le procès-verbal de la première assemblée de ce conseil que « trois de ses membres se réuniront une fois par mois pour expédier les affaires courantes.....» — Mais on va voir que ces *dispositions* n'ont pas été et ne pouvaient être, paraît-il, prises judaïquement à la lettre.

Les actionnaires, en désignant les trois membres du conseil d'administration laissés à leur choix, s'étaient persuadés que leurs mandataires avaient droit de regard et de contrôle sur l'ensemble et le détail des travaux de la voie, sur les travaux d'art, sur le matériel fixe et sur le matériel roulant. C'est pour cela qu'ils avaient élu, parmi les trois, un ingénieur civil. Dans cette même pensée qu'un droit de surveillance générale incombait au conseil, un autre de ces trois membres s'était mis en mesure pour aller étudier,

aussi fructueusement que possible, sur un tronçon de voie ferrée en construction près de notre département, ce qu'il croyait indispensable de connaître pour ne pas rester trop au-dessous de sa mission. Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, on avait pris l'ombre pour le corps, à ce qu'il paraît du moins.

Quelques communications, il est vrai, ont été faites au conseil, comme on le verra plus loin, touchant la voie, les gares, le matériel, etc.: ce fut, le plus souvent à titre de bons rapports, et, deux ou trois fois seulement, à titre de consultation officielle. En général, tout s'est fait, en matière de travaux et de modifications de tracés, sans qu'il en fût rien communiqué aux administrateurs, et, dans plusieurs circonstances, il leur fut nettement exprimé que, sous ce rapport, leur rôle était complètement négatif et que les statuts ne laissaient aucun doute à cet égard.

Il faut bien le reconnaître, en effet : si l'article 19 des statuts donne aux administrateurs des pouvoirs étendus pour l'administration des affaires de la société, la plupart de ces pouvoirs disparaissent notamment devant la cession faite à un tiers de la construction du chemin de fer et de son exploitation. D'ailleurs, aux termes de l'art. 26 du cahier des charges, le contrôle et la surveillance pour ce qui concerne l'établissement de la voie ferrée sont réservés à M. le Préfet : d'où la conclusion que les administrateurs n'avaient qu'à s'abstenir sur ce chef important, — sauf à eux à faire procéder à une vérification générale, dans l'intérêt de la compagnie, au moment de la livraison de la ligne et de ses dépendances.

On voit par là que le rôle du conseil d'administration se trouve réduit à bien peu de chose, et que, dès lors, l'obligation statutaire des réunions mensuelles pouvait bien être, jusqu'à un certain point, considérée comme lettre morte. Par là encore, on est en mesure d'apprécier d'avance que les délibérations de ce même conseil ne devront présenter qu'un médiocre intérêt à la curiosité publique. Il importe toutefois d'en donner le détail sommaire aux intéressés.

Une sorte de réunion préparatoire eut lieu à Evreux, dès le 11 avril 1866, à l'occasion de la convocation extraordinaire du conseil général, pour la ratification de la concession de notre

ligne (1). C'est alors que le conseil se constitua par anticipation, en confirmant la présidence de M. le marquis de Croix et en conférant la vice-présidence à M. Lucas.

Trois mois plus tard, le 17 juillet, avait lieu la première réunion véritablement officielle.

La séance est ouverte par un rapport de M. Girard. Après avoir sommairement rappelé ce qui s'était fait à l'occasion du chemin de fer, depuis la grande assemblée locale provoquée par M. le Préfet, — après avoir énoncé le dépôt des différentes pièces mentionnées plus haut, — M. Girard proclame la marche progressive des mesures préparatoires, l'activité de l'administration départementale à rendre disponibles les terrains nécessaires, les excellentes dispositions des indemnitaires, l'espoir d'une exploitation plus fructueuse qu'on ne l'avait d'abord pensé, enfin la promesse « d'étudier les mesures et de préparer les moyens d'action propres à faire passer sur notre ligne tout le trafic de l'étendue de pays qui nous appartient par la loi des distances. »

Puis, le rapport demande : 1° l'appel immédiat du premier versement de 25 fr. (par action) et du deuxième versement de 100 fr., du 10 au 25 août prochain », — appel justifié par « la marche des travaux, la fabrication maintenant en pleine activité du matériel de voie et la nécessité de commander sans retard le matériel roulant »; — 2° la désignation de M. Simon, banquier à Evreux, comme banquier de la compagnie.....

Le conseil adopte « sans réserve les conclusions du rapport susdit..... » Il décide, en outre, que « les actionnaires qui désire-

(1) J'aurais bien pu intercaler ici l'épisode d'une concurrence qui se produisit alors pour l'établissement de notre ligne et qui s'évanouit au moment décisif ; mais il n'y a pas utilité actuelle. Je me borne à rappeler que le nouvel entrepreneur qui se présentait faisait l'offre de « construire ledit chemin suivant l'avant-projet dressé par les soins de la ville de Pont-Audemer, et en se conformant aux clauses et conditions annexées audit avant-projet pour le prix à forfait de 2,200,000 fr., c'est-à-dire avec une réduction de 100,000 fr. sur celui demandé par M. Girard. »

raient verser par anticipation auront droit à l'intérêt à 5 0/0 à partir du versement..... »

Le procès-verbal ajoute : « Enfin, il a été décidé que trois membres du conseil se réuniraient une fois par mois au siége de la société pour expédier les affaires courantes. MM. Lucas, Canel et Roudil ont accepté cette mission.

» Avant de se séparer, le conseil a tenu à exprimer hautement à M. Girard son approbation pour toutes les mesures qu'il a prises jusqu'à ce jour. Il exprime, en outre, la confiance que M. Girard lui continuera le précieux concours de son activité et de son expérience pour faire prospérer une entreprise ***dont il a été le promoteur*** », — (ou plutôt : « dont il a été un des promoteurs », comme on l'a rectifié dans le *Journal de Pont-Audemer*).

Dans la seconde réunion du conseil (23 août 1866), nouveau rapport de M. Girard.

« Depuis votre dernière réunion, y est-il dit, les travaux d'art et de terrassements ont été attaqués sur un grand nombre de points..... De nouveaux chantiers vont être ouverts sur la commune de Glos, et le bon vouloir des propriétaires et fermiers à faciliter la marche des travaux est si grand, que bientôt nous aurons la libre disposition des terrains depuis l'origine de notre ligne jusqu'à l'entrée du territoire de Pont-Audemer. Là seulement nous rencontrons de la part de quelques propriétaires des résistances qui nous paralysent..... Toutefois, les retards qui résultent de ces entraves sur quelques points isolés ne pourront influer d'une manière bien sensible sur la marche de l'ensemble de nos travaux, et j'ose espérer que nous pourrons livrer notre ligne à l'exploitation dans le courant du mois de juin prochain.

» Quelque rapprochée que soit cette époque d'inauguration du premier chemin de fer d'intérêt local en Normandie, ajoute M. Girard, nous ne devons pas l'attendre pour poursuivre la réalisation des travaux et moyens d'action de nature à faire entrer notre petite entreprise dans les conditions de développement et de prospérité auxquelles elle est appelée. »

Or, c'est le trafic avec la mer qui peut amener ce résultat. Mais pour nous assurer ce trafic, faut-il que nous ayions un prolonge-

ment de notre ligne sur Honfleur, soit par Quetteville, soit par la vallée de la Seine, ou bien une navigation sûre et facile par la Risle ?

M. Girard voit des inconvénients dans l'un et l'autre cas de prolongement de voie vers Honfleur. Ainsi, malgré divers motifs de préférence, le tracé par la vallée de Risle présenterait l'inconvénient d'imposer une dépense considérable ; l'autre, par le plateau de Beuzeville, celui « d'être tributaire de la compagnie de l'Ouest, dont il aurait cependant pour objet de détourner le trafic. » — Dans cet état de choses, selon M. Girard, « c'est à la Risle qu'il nous faut demander les moyens de faire passer sur notre petite ligne tout le trafic qui doit y trouver une économie de parcours. »

En conséquence, après avoir énuméré les circonstances qu'il considère comme la justification de sa thèse, il propose au conseil d'administration « de décider qu'une somme de 50,000 fr. sera versée par notre compagnie à l'administration pour la formation du crédit reconnu nécessaire : 1° à l'exécution des travaux destinés à rendre la Risle accessible à des navires à vapeur de 200 à 250 tonneaux ; 2° à doter le port de Pont-Audemer d'environ 200 mètres de longueur de murs de quai.— Cette subvention serait réalisée au moyen d'une émission d'obligations ; elle viendrait ainsi en augmentation de notre fonds de premier établissement, et je déclare, ajoute-t-il, prendre ici en charge le service d'intérêt et d'amortissement de cette émission supplémentaire. »

La suite du rapport que j'analyse concerne le projet de boulevard destiné à relier la gare de Pont-Audemer aux quais maritimes ; elle a pour but d'obtenir de l'administration municipale de hâter l'étude de son projet.

Quant au procès-verbal de la séance, il dit fort peu de choses. Outre *l'adoption des conclusions du rapport* ci-dessus, et le vote d'un nouvel appel de 100 fr. sur chacune des actions, il se borne à mentionner : 1° l'adhésion du conseil à la proposition de l'emprunt de 50,000 fr. pour la Risle, — et 2° l'expression du vœu de l'établissement, par une compagnie spéciale, d'un chemin de fer de Quetteville à Pont-Audemer.....

On avait examiné et approuvé, dans la séance, le projet de la

gare de Saint-Philbert ; mais pas un seul mot sur ce point au procès-verbal. J'ajoute que ce qui nous a été donné là ne ressemble guère à ce qui avait été offert.

Le point important de la réunion dont il vient d'être parlé c'est le vote de 50,000 fr., émis dans l'intention de décider l'Etat et le département à fournir le reste des fonds nécessaires pour l'amélioration de la Risle ; — vote essentiellement provisoire, car il restait bien entendu qu'il ne pouvait être définitif qu'après approbation par la future assemblée générale des actionnaires. Quoiqu'il en soit, il en résulta un avantage immédiat. Peu de jours après, en effet, le conseil général du département, réuni en session ordinaire, et sur la demande de M. le Préfet, formula une notable résolution en faveur de la Risle. Je cite le procès-verbal de ses séances :

« M. le Préfet entretient le conseil de la possibilité d'employer, pour les améliorations de la Risle, les 93,000 fr. destinés aux travaux des bâtiments (départementaux) de la ville de Pont-Audemer. Si le conseil est d'avis d'autoriser cet emploi, M. le Préfet est convaincu que la loi du 18 juillet lui en donne le droit. Le payeur et le chef de sa comptabilité lui ont donné l'assurance que ce virement ne souffrirait aucune difficulté. Mais, dans le cas où ses prévisions seraient trompées, il solliciterait une loi pour obtenir l'autorisation nécessaire.

» M. Lefebvre-Duruflé, sans vouloir trancher la question, accepte l'alternative présentée par M. le Préfet, puisqu'il pourra, soit avec le vote du conseil genéral, soit au moyen d'une loi, employer les 93,000 fr. aux travaux réclamés par la Risle.

» Son Exc. M. le Président (Troplong) émet des doutes sur la possibilité de changer la destination de cette somme par le simple vote du conseil général, et il pense qu'il sera indispensable de demander une loi pour autoriser le virement.

» La proposition de M. le Préfet est adoptée par le conseil, qui autorise ce magistrat à solliciter au besoin une loi pour appliquer aux travaux d'amélioration de la rivière de Risle la somme de 93,488 fr. 52 c. qui avait été affectée à des bâtiments départementaux et qui est restée sans emploi depuis 1857. »

On n'a pas perdu de vue que le conseil d'administration de notre

chemin de fer, en se montrant très-porté pour l'amélioration de la Risle, avait également émis un vote en faveur du sous-embranchement de voie ferrée entre Quetteville et Pont-Audemer. Mais, d'un autre côté, M. le Préfet de l'Eure n'était plus alors aussi favorable que naguère à ce sous-embranchement, et, dans son rapport au conseil général, il l'avait traité avec quelque dédain. Dans l'intérêt de notre compagnie et du trafic de la région, M. le marquis de Croix, complétant ainsi le vote de ses coadministrateurs, crut devoir prendre la défense de la petite ligne en projet. Peut-être n'est-il pas sans intérêt de rapporter ce qu'écrit à cette occasion le secrétaire du conseil général :

« M. le marquis de Croix, est-il dit en son procès-verbal, exprime le regret d'avoir lu, dans le rapport de M. le Préfet, que l'embranchement de Pont-Audemer à Quetteville n'est pas d'une importance réelle. Il pense, au contraire, que cette ligne mettrait le département de l'Eure en rapport avec le Calvados ; il y a là de grands intérêts qu'il importe de ménager, et il lui semble qu'il serait nécessaire soit de voter des fonds dès cette année, soit d'en assurer pour l'avenir.

» M. le Préfet dit que c'est la ville de Honfleur et le département du Calvados qui l'ont mis dans la nécessité de ne pas faire de propositions au conseil général. La subvention demandée est de 850,000 fr.; 212,500 fr. seront sans doute la part de l'Etat ; la ville de Honfleur a déjà voté 200,000 fr. pour les travaux de cette ligne. Il reste donc à réaliser une somme de 437,500 fr., que M. le Préfet trouverait juste de partager entre les deux départements du Calvados et de l'Eure. La proposition faite par lui, en ce sens, étant restée sans réponse, et cette division lui paraissant très-équitable, il n'est pas possible de faire cette année des propositions au conseil général. Dès que le département du Calvados acceptera cette offre, M. le Préfet s'empressera de le faire connaître au conseil général et de lui proposer le vote d'une subvention de 218,750 fr. pour le chemin de fer de Pont-Audemer à Quetteville.

» M. le marquis de Croix demande que ces explications soient consignées au procès-verbal, de façon à faire une position nette au conseil général et au préfet.

» M. de Saint-Alban voudrait que le département de l'Eure allât plus loin et qu'il consentît à donner une subvention égale à celle du Calvados et de Honfleur réunis.

» M. le Préfet combat cette opinion, et la sienne, mise aux voix, est acceptée. »

TROISIÈME SÉANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION, le 30 octobre 1866. — Le rapport de M. Girard porte, « indépendamment de la situation administrative, technique et financière de l'entreprise, sur l'importante question de l'amélioration de la Risle maritime. »

Nous n'avons pas à nous arrêter aux détails du rapport sur la situation des formalités à remplir pour arriver à l'expropriation des terrains non encore cédés, sur l'avancement des démarches pour l'homologation de nos statuts, sur l'état des travaux...... Il n'en est pas de même pour les autres parties.

Au sujet des *stations*, M. Girard s'exprime ainsi :

« Le projet originaire supposait que notre ligne se détacherait de celle de la compagnie de l'Ouest à environ 500 mètres *en aval de celle de Glos-Montfort;* que cette gare serait commune aux deux compagnies et qu'il n'y aurait jusqu'à Pont-Audemer qu'une station intermédiaire à Condé.

» Plus tard, il fut démontré qu'il y avait lieu de donner une station à la ville de Montfort, mal desservie par la ligne de Serquigny, et on entrevoyait, en outre, dès le commencement de cette année, la nécessité d'affranchir notre compagnie de tout emprunt de parcours sur les voies de l'Ouest et de toute communauté de service à la gare de Glos.

» Cette nécessité est aujourd'hui évidente, et j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de gare spéciale à Glos, étudié par M. Boulanger et moi, en vue de mettre les services des deux compagnies complètement indépendants l'un de l'autre en ce qui concerne le trafic local, et de ramener à une simple manœuvre de gare, au moyen d'un changement de voie, le passage d'une ligne sur l'autre des wagons en transit. — Quant au service de grande vitesse, il serait établi de telle façon que les voyageurs, pour passer d'une ligne sur l'autre, n'aient qu'à traverser un quai couvert.

» Une autre gare, également imprévue au projet primitif, nous est demandée en face de Corneville, au point dit la Fontaine-Noyer. — Il existe, dans cette commune, située du côté de la vallée opposé à celui que suit notre tracé, un groupe important d'établissements industriels qu'il est de notre intérêt de desservir et qui ne le serait nullement dans les conditions actuelles du projet. Je vous proposerais donc, Messieurs, de vouloir bien décider qu'il sera fait droit aux demandes de la population de Corneville, mais avec cette réserve que l'établissement de la gare coïncidera avec l'ouverture d'un chemin destiné à la rattacher à la commune.

» La gare de Montfort, dont vous avez examiné et approuvé le projet à votre dernière réunion, est actuellement en voie de construction. — L'emplacement de cette gare est si nettement indiqué, imposé même, par les conditions locales du tracé, qu'il n'y avait aucun inconvénient à devancer sur ce point l'ouverture des enquêtes.

» Je n'attendais, d'ailleurs, pour remettre à l'administration départementale les plans nécessaires à cette mesure des enquêtes spéciales aux gares, que votre décision sur les questions qui précèdent..... »

Au même rapport, il importe d'emprunter aussi ce qu'il énonce touchant le matériel roulant.

« L'augmentation de notre trafic sur les premières prévisions, dit M. Girard, est tellement certaine à mes yeux, que je n'ai pas hésité à augmenter de 25 0/0 l'importance du matériel à marchandises.....

» Nous avons formé nos deux modèles de wagons à marchandises, en y combinant les meilleurs éléments du plus récent matériel des grandes compagnies, et nous aurons ainsi des wagons pouvant supporter la comparaison avec les mieux agencés jusqu'à ce jour, au point de vue de la traction, de la solidité et de l'entretien.

» Nous espérons, en outre, effectuer nos transports de houille au moyen de caisses qui, du navire ou du magasin, seront déposées sur des wagons plats d'où elles passeront sur des brancards

montés et formeront un véritable tombereau. — Ce système, qui dégrèvera d'une manutention coûteuse et d'une dépréciation réelle une matière qui s'expédie par quantités considérables, donnera, à n'en pas douter, d'heureux résultats.

» Nous n'avons pas négligé non plus, M. Boulanger et moi, l'étude des voitures à voyageurs ; nous avons considéré que notre exploitation, pour donner pleine satisfaction à tous les intérêts de la contrée, devait desservir tous les trains de la grande ligne passant à Glos de jour et même jusqu'à une certaine heure de nuit, et qu'ayant ainsi beaucoup de trains relativement au nombre limité des voyageurs, le système des voitures mixtes devait prévaloir, afin de n'avoir pas à comprendre dans chaque train une voiture de chaque classe, quand une seule voiture comportant des compartiments des trois classes répondra la plupart du temps aux besoins du service.

» Dans cet ordre d'idées, j'ai l'honneur de vous proposer, d'un commun accord avec M. Boulanger, d'adopter un modèle de voitures mixtes à impériale, dont le dessin va être soumis à votre examen. — Par une combinaison très-heureuse, le plancher du rez-de-chaussée de ce wagon est considérablement abaissé, et cette modification permettant de surélever de la même importance le plafond du premier étage, toujours trop bas dans les voitures à impériale connues jusqu'à ce jour, il en résulte ce double avantage qu'au rez-de-chaussée l'action de monter et de descendre s'accomplit beaucoup plus facilement, et que l'habitation du premier étage est beaucoup plus agréable que dans les wagons ordinaires.

» Ce wagon comporterait, au rez-de-chaussée, des compartiments des trois classes et des troisièmes classes seulement, à l'impériale. Le nombre total des places est de 52. »

A l'occasion de la situation financière, M. Girard expose ensuite que, l'importante ressource des subventions n'étant pas immédiatement réalisable, il n'a pas hésité à négocier des avances d'échéances et que la société agricole lui a ouvert un crédit par délégation d'une importance de 400,000 fr. Par les chiffres qu'il pose, il énonce, à la suite, que, pour le service de la construction, il est

en avance de 155,675, et qu'il y aurait lieu, dès lors, de fai procéder, en deux termes, au paiement final des actions, et à au toriser le versement anticipé du prix des obligations.

Ce que le rapport ajoute, au sujet de l'*importante question* de l Risle, se résume à conclure, afin de « faire entrer immédiateme un tel projet dans sa période d'exécution », qu'il convient « prier M. le Préfet de faire masse de notre subvention et de cel du département, et d'obtenir de M. le Ministre des travaux publi que notre compagnie soit chargée d'exécuter immédiatement, s ses 150,000 fr. de subvention, et sous la direction de MM. les ing nieurs de l'État, les travaux les plus urgents dont les projets so actuellement approuvés, entr'autres la rectification du coude d Vignettes, des dragages, etc..... »

La délibération du conseil sur ce rapport se formule, dans procès-verbal de la séance, par le mot : *approbation*. Elle por aussi, d'ailleurs, sur les versements de fonds à faire, et enfin s une proposition tout à fait imprévue, que le procès-verbal fa connaître en ces termes :

« Le conseil, conformément à la proposition qui lui a été fai par M. le vice-président, a décidé qu'elle faisait choix de M. Bo langer, agent-voyer en chef du département, pour ingénieur de compagnie, et qu'il serait invité à assister en cette qualité a séances du conseil d'administration. »

Cette délibération est assurément bien incomplète ; mais si conseil est passé, sans examen et sans y porter son contrôl sur plusieurs parties qui le réclamaient, il est loin de demeur injustifiable. Comment, en effet, à une seule lecture *ex abrupt* saisir divers détails secondaires, nécessairement perdus de v en présence d'autres détails de premier ordre, compliqués de p perasses de comptabilité et de plans de divers genres...? Co ment d'ailleurs vérifier, toujours à première vue, l'exactitude telles ou telles énonciations, quand on n'a pu connaître ou qu' n'a pas eu sous la main les pièces où se trouve leur confirmati ou leur réfutation ? Pour un examen sérieux des *rapports* de l'e treprise, une communication préalable en eût été nécessaire.

Ce qui, par la double cause que je viens d'indiquer, n'a pu ê

contrôlé par le conseil d'administration dans le rapport de M. Girard, présentant un intérêt assez notable pour la compagnie, je me crois le devoir de le signaler ici et d'en faire l'objet de quelques observations sommaires.

A l'occasion des *stations*, M. Girard dit d'abord que « le projet » originaire supposait que notre ligne se détacherait de celle de la » compagnie de l'Ouest à environ 500 mètres *en aval* de la gare » de Glos-Montfort. » — La disparition, des archives de Pont-Audemer, du plan dressé par M. d'Ornay a permis de croire pendant quelque temps à ce raccordement *en aval* de la petite ligne avec la grande. Aujourd'hui je suis en mesure d'affirmer que c'est une erreur. D'après le dit plan, ce point de raccordement était *en amont* de la gare de Glos : ce qui est bien différent pour les conséquences à en tirer, comme on le verra plus tard (1).

Pour la gare de Glos, suivant le rapport, « *on entrevoyait*, dès » le commencement de cette année, *la nécessité* d'affranchir

(1) Lorsque M. d'Ornay fit l'étude de son avant-projet, la gare de Glos-Montfort pour la compagnie de l'Ouest ne devait pas être établie au lieu où nous la voyons aujourd'hui : l'emplacement qui lui était assigné se trouvait plus loin en allant vers Pont-Authou. Relativement à cette gare en projet, non exécutée, il eût été exact d'employer l'expression *en aval ;* il n'en est plus de même relativement à la gare actuelle, beaucoup plus rapprochée du château de M. de Grente. Puisque c'était celle-ci que, dans le rapport, on prenait pour point de repère, il fallait dire que le raccordement des deux lignes devait s'opérer *en amont*.

Ce ne pouvait être, en effet, qu'en amont de la gare actuelle, puisqu'en suivant le tracé le plus direct possible M. d'Ornay indiquait ce raccordement à 15 kilomètres 800 mètres de Pont-Audemer, quand aujourd'hui, malgré les courbes du nouveau tracé, la gare de cette ville n'est, d'après M. Girard lui-même, qu'à 15 kilomètres 557 mètres de la gare actuelle de Glos-Montfort. Et comment d'ailleurs, en passant à niveau sur la route départementale, notre ligne aurait-elle pu atteindre celle de l'Ouest, 500 mètres avant la gare actuelle de Glos-Montfort, lorsqu'elle n'a pu être rattachée à cette même gare, pour éviter une pente exagérée, qu'au moyen de la surélévation de l'ancien niveau de la même route départementale ?

» notre compagnie de tout emprunt de parcours sur les voies de » l'Ouest....; » mais *cette nécessité* ne devient *évidente* qu'à la fin d'octobre de la même année 1866. — Autre erreur! c'est à la réunion du 4 mars que cette *nécessité* a été définitivement proclamée. Alors, en effet, on arrête le principe d'une gare d'arrivée à Glos. En octobre, il n'est pas question d'adopter un travail nouveau, mais de pourvoir à l'exécution d'un travail précédemment décidé; ce qui est encore bien différent, au point de vue des conséquences.

Je lis dans le même rapport: « une autre gare, également *im-* » *prévue* au projet primitif, nous est demandée.... au point dit » la Fontaine-Noyer. » — Troisième erreur! Cette gare, il est vrai, était *imprévue* à la Fontaine-Noyer, mais elle ne l'était pas à la Planche-Saint-Antoine. On n'a pas demandé, le conseil n'avait pas à voter une nouvelle gare, une gare *imprévue*; mais on a demandé et le conseil a réellement voté le report de la gare *prévue* de la Planche-Saint-Antoine au lieu dit la Fontaine-Noyer. Les termes du rapport, qui rendaient mal l'état des choses, n'ont pas été remarqués par le conseil pris au dépourvu: les faits sont là pour les rectifier. Je me borne ici à le constater et l'on verra bientôt que ce n'est pas sans motif.

J'ajoute toutefois que, s'il y a eu un malentendu momentané au sujet de cette gare, c'est parce que le procès-verbal de la séance s'était abstenu de rien rapporter de la délibération sur ce point. Le conseil avait, en effet, arrêté ceci : la gare de la Planche-Saint-Antoine sera reportée à la Fontaine-Noyer, et, pour la commodité des voyageurs du canton de Saint-Georges, les trains feront arrêt à la maison du garde-barrière, établie auprès du moulin de Condé.

Observation sur un autre chef, — l'augmentation du matériel roulant. Par suite du silence du procès-verbal, quelques personnes ont pu croire que cette augmentation était à la charge de la compagnie. Nous verrons plus loin une rectification à cet égard.

Autre observation. — Dans la partie du rapport relative à la situation financière, M. Girard parle d'un emprunt de 400,000 fr. à la société du crédit agricole. C'était une opération pour le compte de l'entreprise. Le silence du procès-verbal a pu faire

supposer que la compagnie en prenait la charge. Des explications ultérieures ont mis fin à cette crainte.

Troisième observation, — sur la proposition d'emploi immédiat des 50,000 fr. de subvention pour la Risle: proposition adoptée par un vote spécial du conseil. — C'était une irrégularité, conséquence d'un *lapsus* de mémoire, puisque le vote de cette subvention n'était que provisoire et qu'il devait être confirmé par l'assemblée générale pour être valable.

Quatrième observation, — sur le dernier paragraphe du procès-verbal touchant la nomination d'un ingénieur de la compagnie. — Le procès-verbal, comme on l'a vu, est très-concis à cet égard. Pourtant c'eût été le cas de donner quelques explications. Au reste, on finit par s'apercevoir qu'un simple énoncé était insuffisant. A la reproduction du texte, que j'ai reproduit moi-même, on ajouta donc ce qui suit, dans le rapport présenté, six mois plus tard, à la première assemblée générale :

« Nous nous sommes demandé d'abord si la réunion des deux services du contrôle pour le département et de la direction des travaux pour la compagnie dans une même main ne présenterait pas d'inconvénients ; mais nous avons reconnu d'une part que, dans de modestes entreprises comme la nôtre, il faut simplifier toutes choses et éviter d'entrer dans les errements dispendieux des grandes compagnies. D'autre part, nous étions en présence d'un traité à forfait pour la construction et l'exploitation qui crée à notre compagnie des intérêts identiques à ceux du département pour une bonne et prompte exécution. Par suite, les deux services pouvaient se combiner heureusement et se compléter l'un par l'autre. Ces considérations, vraies en elles-mêmes, acquéraient une nouvelle force à nos yeux par la valeur personnelle et la capacité reconnue de M. Boulanger. »

Je ne sais si ces explications ont paru suffisantes au plus grand nombre. Pour moi, convaincu que les rôles de juge et de partie sont incompatibles — (et ici M. Boulanger est bien juge et partie, puisqu'il a charge de contrôler ce qu'il a fait exécuter), — pour moi, dis-je, quoique je n'aie pas repoussé la mesure, je suis loin de la considérer comme justifiée, et je me crois obligé, en consé-

quence, d'entrer à cet égard dans quelques détails, qui me vaudront, peut-être, le bénéfice des ***circonstances atténuantes***.

Il y avait pour le conseil administratif une question importante à faire arriver à bien : c'était celle de l'agrandissement de la gare de Pont-Audemer. Plusieurs fois nous l'avons posée, sans rencontrer beaucoup de sympathie auprès de M. Boulanger, qui pourtant nous laissait entrevoir quelques lueurs d'espérance. Or, c'est ***en présence de M. Boulanger***, assistant à la séance, que M. Lucas le proposa à notre choix.

Je me rappelle qu'à cette proposition imprévue mes yeux se fixèrent sur ceux d'un collègue dont l'impression semblait vivement répondre à la mienne. Nous nous consultâmes ***mentalement***, si je puis dire ainsi, et de cette délibération muette, il résulta que nous gardâmes le silence, dans la crainte que l'expression de notre pensée sur la proposition émise vînt faire obstacle à la réalisation du développement de la gare.

On attend toujours, pour compléter notre gare principale, le terrain qui devait être livré au-delà de la rue Traversière.....

Jusqu'à ce jour, les statuts n'avaient pas été régulièrement soumis à l'approbation du Gouvernement ; on s'était borné à lui faire parvenir la rédaction primitive, afin d'avoir son opinion sur chacun des articles, et l'indication, s'il y avait lieu, des réformes qu'il conviendrait d'y introduire. On songea enfin à procéder d'une manière définitive, et c'est alors qu'il apparut qu'on n'était nullement en mesure de le faire. En effet, non-seulement les titres de souscription d'actions n'avaient été ni rédigés sur papier à timbre, ni présentés à l'enregistrement dans le délai légal, — ce qui amenait des frais onéreux, — mais encore ils ne contenaient pas la désignation de délégués chargés de poursuivre cette même autorisation, et munis de pouvoirs pour accepter les modifications qui pourraient être imposées par le Gouvernement.

Tout à peu près était donc à refaire, et allait-il falloir recommencer les démarches personnelles auprès des souscripteurs pour leur faire signer de nouvelles actions en bonne forme contre la remise des anciennes reconnues irrégulières et incomplètes ? C'était à décourager les plus zélés. Par bonheur, on trouva une rédac-

tion qui, en régularisant la situation vis-à-vis du fisc, semblait réparer uniquement l'omission relative aux chargés de pouvoirs. Des copies sur timbre furent expédiées à chaque souscripteur; toutes, moins deux, revinrent ratifiées, et l'on se trouva ainsi en situation d'arrêter définitivement les statuts, avec les modifications que M. Girard avait remises comme exigées par le Gouvernement.

L'acte en fut passé le 12 février 1867, à Saint-Philbert, devant Me Brianchon, notaire de la compagnie.

Le préambule de cet acte rappelle : 1° que la concession de la ligne a été accordée, le 9 mars 1866, à M. Girard par M. le Préfet, et ratifiée par le conseil général, le 11 avril suivant; 2° qu'un décret du 9 juin a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer; 3° que les 3,000 actions ont été intégralement souscrites, et que, aux termes des actes de souscription, « tous pouvoirs ont été donnés à M. le marquis de Croix et à M. Canel, avec faculté d'agir ensemble ou séparément, à l'effet de présenter les statuts à l'approbation du Gouvernement, consentir ou proposer tous changements, toutes modifications et additions.... et généralement faire tout ce qui sera nécessaire pour arriver à l'obtention du décret d'autorisation de la société comme société anonyme. »

Quant aux articles, je n'ai à signaler ici que ceux pour lesquels le Gouvernement *exigea* des modifications; ce sont les suivants:

L'article 4 primitif ne pouvait indiquer la date de la fin de la concession, le décret d'autorisation de la société n'étant pas connu alors. Le nouvel article la fixe au 31 décembre 1965.

Art. 5. Modifié ainsi : « M. Girard.... apporte à la société, sans aucune restriction, ni réserve, tous les droits que lui confèrent les décrets, convention et cahier des charges.... mettant la dite société, qui accepte, entièrement à ses lieu et place, à la charge de satisfaire à toutes les clauses, conditions et obligations qui en résultent. — Le compte des avances faites par les fondateurs de la compagnie.... sera soumis, avec les pièces justificatives, à l'appréciation de l'assemblée générale, conformément à l'art. 11 de la loi du 15 juillet 1845. — Dans une première réunion, l'assemblée générale nommera une commission de trois membres au moins, pour examiner le compte présenté par les fondateurs;

il sera statué sur le rapport et les propositions de cette commission dans une réunion ultérieure de l'assemblée générale.... »

Art. 6. Au projet, le fonds social comprend le produit des actions et des obligations ; aux statuts définitfs, il ne comprend plus, comme cela devait être, que celui des actions.

Art. 14, relatif au cas de perte d'un titre nominatif. Il est supprimé.

Art. 17, devenu art. 16. Ajouté, au paragraphe 4, que la première assemblée générale « statuera sur la nomination définitive » de l'administrateur nommé provisoirement par le conseil d'administration, pour que les membres de ce conseil ne soient jamais moins de quatre.

Art. 18, devenu art. 17. Le projet donne le nom de deux administrateurs seulement ; les statuts en nomment cinq et ils ajoutent qu'ils « auront droit de se compléter au nombre de six. »

Art. 19, devenu art. 18. Le paragraphe 2 est *définitivement* modifié ainsi : « Le conseil d'administration passe et autorise, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer, les marchés de toute nature, en se conformant aux prescriptions du cahier des charges. » — Et, à la fin de l'article, est ajouté ce nouveau paragraphe : « Tous pouvoirs lui sont, dès à présent, donnés pour négocier, au moyen de l'émission d'obligations, un emprunt devant produire, au taux d'émission, une somme de 1,015,000 fr., à l'effet de compléter, avec et y compris les subventions de l'État, du département et de la ville de Pont-Audemer, la somme jugée nécessaire pour l'exécution des travaux. »

Nota. Cette addition était la conséquence nécessaire de ce que le produit des obligations déjà émises n'était plus compté comme partie du fonds social.

Art. 32, devenu art. 31. Au premier paragraphe, l'article modifié exige que les votes spéciaux y mentionnés soient « à la majorité des voix des deux tiers des membres présents. » — Au deuxième, c'est d'une manière générale, et sans exception, qu'il dispense de l'approbation du Gouvernement les décisions relatives aux emprunts, qu'ils aient lieu par voie d'obligations ou de toute autre manière.

Art. 34, devenu art. 33. Le troisième paragraphe a été modifié ainsi : « Les certificats de dépôts dans une banque publique autorisée à cet effet donnent droit, pour le dépôt de six actions au moins, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que les récépissés des titres aient été présentés cinq jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion. »

Art. 36, devenu art. 35. Le troisième paragraphe modifié ainsi : « L'assemblée générale statue sur toutes les propositions d'aliénations d'immeubles. »

Art. 41, devenu art. 40. Outre l'inventaire de l'actif de la société au 31 décembre de chaque année, le nouvel article exige qu'il en soit dressé un dans les trois mois de la mise en exploitation de la ligne.

Art. 43, devenu art. 42. Première modification : Le capital social doit être complètement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession. — La deuxième modification consiste en une addition qui prescrit, chaque année, sur les bénéfices nets, le prélèvement de 5 0/0 pour la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues. — La troisième modification est la substitution de cette phrase au dernier paragraphe primitif : « La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit à l'art. 44 ci-après. »

Art. 46, devenu art. 45. Il prescrit le paiement des intérêts et des dividendes par semestre, à Évreux, à Pont-Audemer « et à tout autre endroit désigné par le conseil d'administration. »

Pour ce qui me concerne, je n'aurais pas demandé la modification de l'art. 32-31, qui dispense la société d'obtenir l'autorisation du Gouvernement, portée d'abord comme obligatoire, pour les emprunts « par voie d'obligations. »

# CHAPITRE VII.

**Suite des séances du conseil d'administration. — Première assemblée générale.**

Nous venons de voir la société de notre chemin de fer définitivement constituée. Continuons de suivre les séances du conseil d'administration, toujours aussi peu fréquentes, mais désormais basées sur un titre légal.

Quatrième séance du conseil d'administration (12 mars 1867).— Le rapport que M. Girard y présente rappelle d'abord l'approbation par le conseil, dans sa précédente séance, du projet de gare spéciale « ayant pour objet de nous affranchir de tout emprunt de parcours à la ligne de Serquigny à Rouen et même de toute communauté de bâtiments et de voies de service à sa gare de Glos. » Il ajoute : « MM. les ingénieurs de la compagnie de l'Ouest ont apporté dans la discussion de cette question un esprit de bienveillante conciliation qui en a rendu le règlement facile, et j'ai l'honneur de vous remettre la convention intervenue entre eux, d'une part, M. Boulanger et moi, d'autre part, et approuvée par M. le Préfet de l'Eure. — Cette convention rend les deux compagnies complètement indépendantes l'une de l'autre, quant au service des gares de raccordement à Glos, et laisse pour l'avenir toute liberté d'action concernant la perception des tarifs, lesquels pourront être combinés ou rester distincts. »

Viennent ensuite les détails de circonstance sur les travaux de la plate-forme, sur la pose de la voie, sur l'état des stations, sur le matériel roulant, — détails maintenant sans intérêt.

La suite du rapport, relative à la *situation financière*, réclame, au contraire, que je m'y arrête un instant.

Après la séance du 23 août 1866, prière avait été adressée à

M. le Préfet d'abréger les délais fixés pour le paiement des subventions promises, et M. le Préfet s'était empressé de faire verser un à-compte de 300,000 fr., ce qui réduisait, ajoute le rapport, « à 100,000 fr. l'avance de 400,000 fr. faite antérieurement par la société du crédit agricole. » — Partant de là, M. Girard fixe ainsi la situation financière :

Le montant total des dépenses de premier établissement s'élevait, au 25 février dernier, à la somme de 1,653,000 fr.

Pour couvrir cette dépense, il avait été versé, à la même époque, à la caisse du banquier de la compagnie : 1° sur 1,376 actions souscrites, 477,505 fr.; — 2° sur 1,000 actions à la charge de l'entreprise, 500,000 fr.; — 3° sur 2,456 obligations souscrites, 121,890 fr.; — 4° sur les subventions, 300,000 fr.; — et 5° à titre d'avance (par la société du crédit agricole) sur le complément des subventions, 100,000 fr.; — Total : 1,499,395 fr.

Ce qui constituait pour l'entreprise un découvert de 153,605 fr...

Situation satisfaisante, disait M. Girard; mais il convient, ajoutait-il, de se préparer à faire face aux besoins de la période d'achèvement....., en invitant les souscripteurs à se libérer dans le plus court délai possible. — Or, ce qui restait dû, outre une partie des subventions, c'était ce qui suit : sur les 1.376 actions souscrites, 210,495 fr., et sur les 2,456 obligations également souscrites, 590,350 fr.; soit 900,845 fr.

Toujours en vue d'assurer la prompte terminaison des travaux, M. Girard entretenait aussi le conseil d'administration des 1,044 obligations qui n'avaient pas été souscrites. « Ces obligations, disait-il, constituent un placement si clairement et si manifestement solide, qu'il ne peut échapper à l'attention des personnes recherchant ces sortes de titres à revenus fixes combien il y a avantage à donner la préférence aux nôtres à 290 fr., quand ceux des grandes compagnies, moins garantis puisque la proportion du capital actions est beaucoup moindre que chez nous, sont aux cours de 310 à 315 fr..... — Je vous proposerai en conséquence de décider que les obligations non encore souscrites seront émises jusqu'à nouvel avis au taux de 290 fr. comme à l'origine. »

Et le rapport se terminait par cette double annonce : 1° que,

pour relier le chemin de fer à la rivière de Risle, « un projet enfin digne de Pont-Audemer et parfaitement en rapport avec le développement rapide qui lui est réservé, était présentement soumis à l'examen du conseil municipal dont la décision favorable ne saurait être mise en doute », — et 2° que, pour l'importante question de la Risle maritime, l'administration des ponts et chaussées avait mis à l'étude une combinaison ayant pour objet un crédit de 600,000 fr. et une rapide exécution des travaux.

Pour ce qui est du procès-verbal de la séance, il se borne à mentionner l'adoption par le conseil des résolutions suivantes : poursuite du recouvrement de ce qui reste dû sur le capital actions ; — maintien du taux de 290 fr. pour les obligations restant à émettre ; — appel pour le paiement des obligations en trois versements, de mois en mois ; — fixation de l'assemblée statutaire annuelle au 28 avril ; — impression de l'exposé de la situation et de la délibération à intervenir dans ladite assemblée générale.

Voilà un nouveau rapport et un nouveau procès-verbal qui, comme le rapport et le procès-verbal de la réunion précédente, appellent quelques mots d'explication et de rectification.

1° Dans la partie du rapport ayant trait à la situation financière, M. Girard accuse pour l'entreprise un découvert de 153,605 fr. — Sans doute, en adoptant les chiffres de dépenses donnés par M. Boulanger, agent-voyer en chef, et en ne tenant pas compte de ce qu'auraient produit les versements exigibles sur les actions non placées, acceptées en charge par l'entreprise, ce découvert existait en réalité; mais il restait bien entendu par le conseil que, si, pour encourager l'active impulsion imprimée aux travaux, il admettait de ne pas exiger immédiatement ces versements et de n'en pas tenir compte parmi les recettes, c'était sans que l'on pût en induire que, par là, il reconnaissait M. Girard affranchi de l'engagement de garder à sa charge les actions non placées. Cette réserve ne se trouve pas dans le procès-verbal. Pour éviter des inductions inexactes, il eût pourtant été indispensable de l'y mentionner ;

2° Lorsque le conseil entendit la proposition faite par M. Girard de décider que les obligations non encore souscrites (et laissées à

sa charge, comme les actions dans le même cas), il comprit que ce passage du rapport n'était pas autre chose qu'une réclame, au reste très-légitime, destinée à en faciliter le placement. Les explications orales qui suivirent le confirmèrent davantage dans cette pensée. En effet, disait M. Girard, « les différents titres non souscrits sont pour moi une lourde charge.... La confiance que j'ai dans le succès de l'entreprise et la conviction où je suis qu'avant peu de temps les actionnaires pourront toucher un intérêt de 8 0/0, me déterminent à ne pas chercher le placement de ce qui reste d'actions; mais il importe, pour répondre aux exigences de la situation, d'assurer celui des obligations, et je vous demande votre concours auprès des habitants du pays pour m'aider à l'obtenir. » — En votant le maintien de l'émission des obligations à 290 fr., le conseil ne déchargeait donc pas l'entreprise d'un engagement antérieur, ce que d'ailleurs il n'avait pas le droit de faire; il apostillait tout simplement une réclame légitime. Mais aussi, en demeurant muet à cet égard, le procès-verbal avait le tort d'ouvrir la porte à une interprétation en sens inverse, qui ne manqua pas de se produire dans le public et d'y jeter de fâcheuses impressions.

Assemblée générale (28 avril 1867, à Evreux). — Au moment où se faisaient les convocations pour cette assemblée des actionnaires, le jury d'expropriation se réunissait à Pont-Audemer, pour fixer le prix *d'une partie* des terrains nécessaires à la gare de cette ville, les propriétaires n'ayant pas cru devoir accepter les chiffres offerts par l'administration, d'une manière quelque peu excentrique, à ce qu'il paraît. Le refus de traiter à l'amiable pour ces terrains et deux traités tardifs, obtenus seulement grâce à l'intervention de deux administrateurs de la compagnie, avaient apporté quelques entraves à la construction de la voie sur ce point. Quoiqu'il en soit, les travaux se trouvèrent encore assez avancés pour permettre de commencer, sur notre chemin de fer, le voyage du 28 avril, imposé par les statuts. Le *Journal de Pont-Audemer* disait à cette occasion :

« Nous croyons être agréable à nos lecteurs en leur apprenant que, ce même jour, M. Girard mettra à la disposition de MM. les

actionnaires qui, ayant droit à cette réunion, se proposent d'y aller, une locomotive et des wagons plate-forme convenablement disposés pour les porter à Glos. Le départ aura lieu à six heures du matin, sur la route de Bernay, au passage à niveau de la ligne.... Jeudi dernier, un train semblable a apporté, jusqu'à l'entrée de la commune de Corneville, MM. Emm. Arago, Girard, Boulanger, Lucas, Canel, Roudil et quelques autres personnes.... — MM. les administrateurs, ainsi que M. Girard, devant être à Evreux, dès la veille, pour affaires de la compagnie, ont prié M. Verger aîné, vice-président de la commission provisoire, de bien vouloir se charger de l'organisation du départ et du retour.... »

Ce ne fut pas, du reste, au passage à niveau de la route de Bernay que s'effectua le départ. Par suite de pluies abondantes qui avaient pénétré les derniers remblais, on jugea, avec raison, qu'il était à propos de fixer le lieu du rendez-vous au village du Gruchet. Le train, parti de là à 6 heures 15 minutes, arriva à Glos à 6 heures 50 minutes, — « soit 35 minutes, dit le *Journal de Pont-Audemer*; encore sur ces 35 minutes, faut-il en diminuer 3 ou 4 pour le retard qui a eu lieu à Saint-Paul, à l'occasion de la descente des voyageurs, passant du troisième wagon dans le premier, pour éviter la fumée de la locomotive....; le voyage s'est fait dans les meilleures conditions et à la satisfaction de tout le monde.»

Le conseil d'administration avait été convoqué à Evreux pour le 17, afin d'arrêter les bases du rapport qui devait être préparé pour l'assemblée générale du lendemain . L'arrivée tardive de plusieurs des convoqués ne permit aucune délibération dans la journée, et tout ce qu'on put faire, le soir, ce fut de prier M. Lucas de rédiger le rapport, en s'entendant avec M. Girard. En même temps, je remis à ces Messieurs une note formulée par un souscripteur d'obligations, qui se plaignait que les titres définitifs, en ce qui concernait l'amortissement, n'étaient pas conformes aux indications premières, et il fut convenu qu'on l'examinerait le lendemain matin en séance du conseil d'administration; mais, le lendemain, on ne put pas davantage avoir une réunion régulière : on ne déli-

béra pas, et c'est à peine si l'on entendit la lecture du rapport rédigé pendant la nuit. On était donc fort peu préparé pour l'assemblée générale fixée à l'heure de midi.

Les actionnaires réunis à Evreux étaient au nombre de trente-deux et représentaient 1,625 actions. Ils constituaient donc une assemblée régulière, conformément à l'article 29 des statuts; mais il convient d'ajouter que si l'on se trouva en nombre suffisant pour délibérer régulièrement, c'est que l'on avait vivement excité le zèle des actionnaires de la contrée, en leur annonçant que le conseil d'administration devait proposer à l'assemblée un vote tendant à obtenir du Gouvernement l'autorisation de transférer, d'Evreux à Pont-Audemer, le siége de la société.

La séance ouverte sous la présidence de M. le marquis de Croix, avec M. Gounot désigné comme secrétaire, M. Lucas donne lecture du rapport dont il a déjà été parlé.

Le commencement de ce rapport est une analyse des procès-verbaux des séances du conseil d'administration, que j'ai moi-même analysés ci-dessus. Tout naturellement on y retrouve les erreurs que j'ai déjà signalées et sur lesquelles, dès lors, il est inutile de revenir. — Viennent ensuite quelques détails sur la situation, au 28 avril 1867, des travaux et des finances.

Dans son ensemble, l'état des travaux est tel, dit le rapport, qu'il est permis d'espérer que la ligne sera ouverte au commencement de juin pour les grosses marchandises, et un mois plus tard pour les voyageurs. »

Pour le détail, il suffit de rappeler les quelques mots relatifs aux *stations :*

« A Glos, l'emplacement destiné à recevoir les quais couverts et découverts est à peu près terminé, et les constructions vont commencer.

» A Montfort, le gros œuvre du bâtiment des voyageurs est fait; les fondations de la gare des marchandises sont au niveau du sol, et les menus travaux d'achèvement et d'aménagement vont s'exécuter.

» Le conseil d'administration, sur la proposition de M. Girard, a décidé qu'il serait établi une gare à Corneville, avec cette ré-

serve que l'établissement de la gare coïncidera avec l'ouverture d'un chemin destiné à la rattacher à la commune et aux usines voisines. Des vœux se sont produits, demandant que la gare fût construite immédiatement et mît fin aux hésitations qui pourraient retarder longtemps encore l'exécution du chemin. Le conseil d'administration, entrant dans cet ordre d'idées, pense qu'il y a lieu de commencer au plus tôt la gare de Corneville, qui naturellement aura des dimensions modestes.

» Quant à la gare de Pont-Audemer, qui a été retardée par les motifs que vous savez tous, Messieurs, les dispositions sont prises pour une exécution rapide. On s'est attaché dans le projet à donner à cette gare un aspect et une importance dignes de l'avenir qui est réservé à notre ligne. »

Pour ce qui se rapporte aux finances, voici le résumé du rapport :

| | |
|---|---|
| Sur 1,356 actions souscrites, il a été versé........ | 641,400 fr. |
| Pour 1,000 actions à la charge de l'entreprise, versé. | 500,000 |
| Sur 2,456 obligations, versé........................ | 396,265 |
| Sur les subventions, versé.......................... | 300,000 |
| TOTAL.... ......... | 1,837,665 fr. |
| Restait à payer sur les 1,356 actions............. | 36,600 fr. |
| — sur les 2,456 obligations.......... | 315,975 |
| — sur les subventions............... | 200,000 |
| Plus 644 actions non souscrites.................. | 322,000 |
| Et 1,044 obligations non souscrites............... | 302,760 |
| TOTAL............... | 1,177,335 fr. |

« Vous remarquerez, ajoute le rapport, qu'il reste à souscrire 644 actions et 1,044 obligations. Il importe que ces titres trouvent preneurs dans notre contrée ; le succès de l'entreprise paraît dès aujourd'hui assez assuré pour que la confiance soit entière dans la valeur de nos titres. Nos obligations d'ailleurs, émises à 290 fr., constituent un placement tout à la fois exceptionnellement sûr et fructueux. »

Puis vient le paragraphe des dépenses : « Les travaux exécutés, les fournitures faites et les approvisionnements à pied d'œuvre s'élevaient au 25 mars dernier, suivant l'état de situation, à la somme totale de 1,838,244 fr. 78 cent. Il y a donc équilibre entre les recettes et les dépenses.... »

Après, c'est le tour de la Risle. Je copie le rapport : « Vous avez vu, Messieurs, que le conseil d'administration, dans sa séance du 23 août dernier, avait décidé qu'il y avait lieu de voter une subvention de 50,000 fr., destinée à hâter et à décider l'amélioration de la Risle. — Cette somme de 50,000 fr. sera obtenue au moyen d'une deuxième émission d'obligations. Ces obligations, productives de 15 fr. d'intérêt, seront émises au taux de 290 fr., et remboursables à 500 fr., dans les mêmes conditions que les obligations de la première série. — M. Girard s'est engagé à prendre en charge (1), pendant le cours de son exploitation, le service d'intérêt et d'amortissement de cette émission supplémentaire.

» Cet apport d'une subvention a motivé l'allocation d'une somme de 93,000 fr., qui a été votée par le conseil général dans sa dernière session. Ces deux sommes réunies s'élèvent à près de 150,000 fr., et il nous est permis d'espérer que l'offre faite à l'État d'une pareille somme le décidera à allouer le reste des fonds nécessaires pour faire de la Risle une bonne voie de navigation. MM. les ingénieurs du département n'ont pas tardé d'ailleurs à se mettre à l'œuvre avec un empressement dont le pays doit leur savoir gré. M. le Préfet a bien voulu nous communiquer leur projet, qui paraît comprendre l'ensemble des travaux utiles. — Nous ne pourrons donc que vous demander de sanctionner par

(1) Je ferai remarquer ici que l'expression *prendre en charge*, empruntée à M. Girard lui-même, ne peut signifier autre chose que *prendre à sa charge personnelle*. Pour détruire les doutes que j'ai entendu émettre à cet égard, il suffit de renvoyer au compte-rendu ci-après de la réunion du 12 novembre 1867, où les mêmes mots ne peuvent pas se prêter à l'équivoque.

votre vote la décision prise à cet égard par le conseil d'administration. »

Le rapport continue :

« L'année prochaine, nous aurons à soumettre à votre approbation une autre dépense supplémentaire que nécessitera l'établissement de la gare de Glos, non compris dans l'avant-projet qui a servi de base à la concession, et le changement du point de raccordement avec la ligne de l'Ouest.

» Vous n'avez pas oublié, Messieurs, qu'aux termes de l'article 5 des statuts, le compte des avances faites par les fondateurs de la compagnie, et dont le total s'élève à 5,832 fr. 20 c., va être soumis à votre approbation. — Cètte dépense est d'ailleurs à la charge de l'entreprise. »

Après avoir exprimé l'espérance que M. Loisel, sixième administrateur, n'aura plus, bientôt, les raisons temporaires qui l'ont tenu éloigné jusqu'alors des réunions du comité administratif, le rapport propose à l'assemblée de confirmer dans leurs fonctions les cinq autres membres en exercice, en réservant à M. Loisel la place vacante, — et de fixer à 40 fr. la valeur des jetons de présence à délivrer aux membres du conseil et à 3,000 fr. le traitement du secrétaire de la compagnie.

« Le siége de la société, reprend le rapporteur, a été fixé à Evreux, pour déférer au vœu de M. le Préfet. Cet administrateur désirait que les compagnies de chemins de fer départementaux eussent leur siége à Evreux ; mais nous comprenons le vœu exprimé dès l'origine par plusieurs d'entre vous de voir le siége social transféré à Pont-Audemer. L'expérience, d'ailleurs, nous a démontré qu'il y aurait tout avantage à le reporter au milieu de vous, au centre même de vos affaires. Nous allons donc vous proposer de voter cette modification, et nous avons la confiance qu'elle sera ratifiée par l'administration supérieure.

» Enfin, Messieurs, nous vous demanderons d'approuver les actes du conseil d'administration jusqu'à ce jour, et de déclarer que nous avons agi pour le mieux des intérêts de la société en bons et fidèles mandataires.

» En approchant du but, il nous est plus facile d'apprécier les

bonnes chances de l'entreprise à laquelle vous avez apporté le patriotique et intelligent concours de vos capitaux. — Nous avons tout lieu de croire, en effet, que les revenus de notre chemin ne seront pas moindres que ceux dont on vous a donné l'espérance au moment où il a été fait appel à vos souscriptions. M. Girard nous a mis au courant de ses efforts pour augmenter notre trafic. Il projette notamment l'établissement d'un service maritime de Pont-Audemer au Havre, qui devra prendre, sur cette dernière place, une grande quantité de marchandises et les amener à notre tête de ligne. Ces marchandises arrivent au Havre dans de grands navires et doivent être déchargées, transbordées dans des bâtiments de cabotage, reprises ensuite par des services divers de camionnage ou de chemins de fer, et subir des manutentions, des lenteurs et des frais désastreux. Si l'exploitant de notre ligne fait en même temps et personnellement le service maritime dont nous venons de parler, qu'il prenne en charge dès le Havre toutes les marchandises destinées à nos contrées, il aura toutes les préférences, et un trafic de réexportation, qui se fait maintenant par Honfleur, Caen et Rouen, viendra nécessairement à nous. Nous avons d'autant plus à nous louer des projets de M. Girard, qu'il ne nous demande ni subvention ni contribution dans les frais d'installation de ce service.

» C'est là un élément de recettes dont il n'était pas tenu compte dans les notes qui ont précédé l'émission des actions et obligations. — Mais si nous avons, de ce côté, de légitimes espérances pour l'augmentation de notre trafic, nous sommes heureux d'avoir à appeler votre attention sur un allègement dès maintenant assuré des charges prévues dans les notes sus-rappelées.

» En effet, Messieurs, ces notes, à côté du revenu probable, parlent des charges. Elles portent, après les frais d'exploitation : 1° le service des obligations pour les intérêts à 52,500 fr., et pour l'amortissement à 18,000 fr.; 2° le service des actions pour les intérêts à 75,000 fr., et pour l'amortissement à 16,000 fr.

» Or, ces sommes de 18,000 fr. et de 16,000 fr., portées pour l'amortissement, sont le quatre-vingt-dix-neuvième du capital des obligations et du capital des actions, qui devaient être

l'un comme l'autre remboursés en quatre-vingt-dix-neuf ans.

» Les auteurs de la note, se préoccupant plus d'éclairer le public sur ce qui pouvait être une charge que sur ce qui pouvait l'attirer, n'ont pas tenu compte du jeu des intérêts composés. — Or, telle est la puissance de la capitalisation de ces intérêts dans une si longue période, qu'au lieu de 34,000 fr. par an, qu'ils avaient supposés, c'est moins de 4,000 fr. qui sont nécessaires pour l'amortissement des deux natures de titres, et cela non plus en quatre-vingt-dix-neuf ans, mais en quatre-vingt-quatorze seulement; l'administration, en effet, par l'article 42 de nos statuts, exige que tout soit remboursé cinq ans avant l'expiration de la concession.

» Il résulte de là une diminution de 30,000 fr. dans les charges annuelles, ce qui équivaut à une augmentation égale dans le revenu de l'exploitation.

» En conséquence, Messieurs, nous allons avoir l'honneur de soumettre successivement et séparément à votre vote les résolutions suivantes :

» 1° La subvention de 50,000 fr. pour l'amélioration de la Risle est approuvée aux conditions énoncées dans le rapport, et sera versée au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dans la proportion des crédits alloués par l'Etat;

» 2° Le compte des frais dus aux fondateurs de la compagnie, et s'élevant à 5,832 fr. 20 c., est approuvé;

» 3° Les membres du conseil d'administration actuellement en exercice sont maintenus dans leurs fonctions jusqu'à l'époque fixée par l'article 17 des statuts;

» 4° Les jetons de présence à délivrer aux membres du conseil d'administration sont fixés à 40 fr.; — le traitement annuel du secrétaire de la compagnie est fixé à 3,000 fr.;

» 5° Il sera demandé à l'administration supérieure l'autorisation nécessaire pour transférer à Pont-Audemer le siége de la société, qui est actuellement à Evreux;

» 6° L'assemblée générale des actionnaires approuve le compte-rendu qui vient de lui être soumis, et déclare que les membres du conseil d'administration ont agi pour le mieux des intérêts de la compagnie. »

Telle est la substance du rapport.... Après qu'il en a été donné lecture, « M. le vice-président demande à l'assemblée, ainsi que s'exprime le procès-verbal, si des observations sont présentées.

» M. Verger aîné croit devoir exposer à l'assemblée des plaintes qu'il a entendu formuler. — Certaines personnes croient que les traverses employées dans la pose de la voie sont de dimensions insuffisantes, de mauvaise essence, et contiennent trop d'aubier. Les rails seraient d'un poids trop réduit. Enfin les pentes, vers le lieu dit le Gruchet, seraient exagérées.

» M. Boulanger.... répond : 1° quant aux traverses, que le cahier des charges permettait à M. Girard l'emploi du chêne et du hêtre; qu'elles sont cependant presque toutes en chêne ; qu'elles sont conformes au cahier des charges et aux légitimes exigences de l'administration, et ne renferment que l'aubier admis dans la pratique ; — 2° quant aux rails, que le poids fixé par les conventions n'est que de 28 à 30 kil.; que ceux de la voie atteignent 30 kil. en moyenne ; que ce poids est suffisant ; que la compagnie du Nord n'a un type plus élevé que depuis l'usage des locomotives d'une puissance tout à fait exceptionnelle ; — 3° quant aux pentes, qu'elles sont conformes aux projets approuvés et n'atteignent pas plus de 11 millim., quand elles sont autorisées à 15 millim. Il ajoute que, d'ailleurs, il n'y a pas lieu de s'inquiéter à propos des traverses et des rails, parce que M. Girard, fermier pour vingt-cinq ans, et chargé de l'entretien et de la réparation, les aura nécessairement remplacés avant la fin du bail, l'expérience prouvant que la voie ne saurait durer sans réfection plus de 15 à 20 ans ; que, de même, les pentes excessives seront évitées par l'entrepreneur, qui se trouverait la première victime de toute exagération, dont l'effet serait une augmentation de ses dépenses de traction.

» M. Girard ajoute à ces explications : que les préoccupations signalées proviennent sans doute de comparaisons entre les traverses et les rails employés et ceux de la compagnie de l'Ouest, sans qu'on se rende compte des différences nécessaires. La compagnie de l'Ouest met sur ses voies des locomotives de 60 tonnes, marchant à une vitesse de 40 à 50 kil. à l'heure, tandis que l'ex-

ploitation n'aura pas à employer des locomotives d'un poids supérieur à 25 tonnes, ni à donner la même vitesse. Il est donc naturel que les rails et les traverses soient, dans la grande compagnie, plus forts que dans la petite. — M. Girard affirme que les pentes trouvées trop considérables ne paraissent telles qu'à cause de l'état incomplet des travaux, et qu'il en sera autrement quand l'établissement sera achevé.

» Il remercie, d'ailleurs, M. Verger et le remerciera toujours d'apporter au grand jour, devant l'assemblée, les objections et les critiques soulevées par ses travaux de construction, comme plus tard par son système d'exploitation. Il sera toujours heureux de pouvoir y répondre publiquement, et il appelle de tous ses vœux le contrôle de tous les intéressés.

» M. Verger jeune, à son tour, expose une plainte à l'endroit du niveau de la voie, que des habitants de la vallée croient avoir été trop abaissé près de Pont-Audemer, vers le pont de la Tourville notamment.

» M. Boulanger réplique que le projet approuvé par M. le Préfet, après l'avis de MM. les ingénieurs chargés du service des chaussées et de celui des eaux, est rigoureusement suivi. On a pu craindre, un moment, que le pont de Tourville fût submersible; mais M. l'ingénieur Piquenot a établi formellement l'excellence du niveau adopté, qui se trouve supérieur à celui des plus hautes eaux connues. Il y a lieu, de ce chef encore, à toute sécurité. Il ajoute que, si le pont de Tourville est construit en tôle, au lieu d'être établi sur voûte, c'est à sa demande qu'il en est ainsi fait, malgré le surcroît de dépenses qui en résulte pour l'entrepreneur.

» M. Canel obtient la parole et exprime le vœu, de la part des habitants de Pont-Audemer, de voir s'ajouter aux terrains déjà achetés par le département une parcelle comprise entre la route de Lisieux, la grande et la petite rue Traversière et la petite rivière.

» M. Boulanger répond qu'au nom de l'administration départementale il avait d'abord cru devoir résister à cette demande, malgré les instances de l'entrepreneur qui déclarait la parcelle de terrain indispensable à l'aménagement de la gare de Pont-Aude-

mer. Mais, devant l'insistance de tous, une enquête a été ouverte, dont le résultat amènera sans doute le département à livrer le terrain dont il s'agit. M. le Préfet a d'ailleurs approuvé le plan de la gare qui le comprend, et il y aura vraisemblablement lieu à une nouvelle expropriation à ce sujet.

» Aucune autre observation n'étant plus présentée, M. le président soumet aux votes de l'assemblée les six résolutions indiquées à la fin du rapport du conseil. — Elles sont toutes les six adoptées à l'unanimité de *tous* les membres présents.

» M. le président expose ensuite à l'assemblée la nécessité de nommer une commission de trois membres chargée d'examiner la situation financière et les comptes résumés dans le rapport. — Sont élus à l'unanimité : MM. Couillard, Verger aîné et Regnard, qui présenteront leur rapport à la prochaine assemblée.

» Enfin, M. Girard dépose sur le bureau : 1° ampliation du décret impérial, en date du 20 février 1867, — 2° et deux tableaux de l'amortissement successif des obligations et des actions. — L'assemblée lui donne acte de ce dépôt.... »

A la suite de la séance, rapporte le *Journal de Pont-Audemer*, « un banquet de 26 couverts, présidé par M. le marquis de Croix et où se trouvaient M. Girard, MM. les administrateurs et les actionnaires présents à Evreux, a eu lieu à l'hôtel du Dauphin...»

C'est à la fin de ce repas, au moment d'aller prendre le train de départ, que le procès-verbal ci-dessus a été présenté à la signature, sinon de tous les membres du bureau, du moins de quelques-uns, qui l'ont apposée sans avoir le temps de vérifier s'il était d'une complète régularité. Au surplus, à cet égard, il était dans le même cas que la seconde partie du rapport, irrégulière aussi dans quelques détails, et demeurée telle, parce que le temps avait manqué aux administrateurs pour en prendre une sérieuse lecture avant l'ouverture de la séance générale.

Je crois devoir signaler ici en quelques mots ce qu'il y aurait eu plus particulièrement à modifier ou à compléter en ces deux points :

1° Suivant le rapport, le compte des avances faites par les fondateurs de la compagnie va être soumis à l'approbation de l'as-

semblée, — et, suivant le procès-verbal, ce compte est approuvé. Double erreur. Evidemment, aux termes de l'article 5 des statuts, l'assemblée ne pouvait, en 1867, que nommer une commission pour vérifier ce même compte ;

2° Dans le procès-verbal, la demande de nouveaux terrains, pour la gare de Pont-Audemer, prend de bien maigres proportions ; — mais passons. Plus tard, nous la reverrons plus complète ;

3° Une commission est nommée pour examiner la situation financière et les comptes cités dans le rapport. — Non ; elle avait pour mission exclusive (art. 5 des statuts) de vérifier les dépenses des fondateurs, qu'un vote nul déclarait adoptées. — Cette vérification, au reste, était inutile, puisque les 15,000 fr. avaient été abandonnés à forfait à M. Girard, pour faire face à toutes les dépenses d'organisation.

## CHAPITRE VIII.

### Inauguration du chemin de fer.

Après cette première assemblée générale, nous serons quelques mois sans avoir à parler de nouvelles délibérations : mais, d'un autre côté, les travaux marchaient avec entrain, bien qu'ils fussent quelque peu entravés par des résistances de propriétaires, notamment à l'entrée de la ville, et aussi par le retard apporté à la réunion du jury d'expropriation.

Enfin le jury s'est prononcé, et, après un autre retard résultant de ce que l'argent nécessaire pour payer les terrains expropriés n'est pas disponible, le dernier obstacle est levé définitivement ; —

;irconstance heureuse que le *Journal de Pont-Audemer* proclame :n ces termes:

« Le terrain destiné à l'emplacement de la gare du chemin de 'er.... a été livré samedi (15 juin) aux ouvriers de l'entrepreneur, ]ui, en un clin d'œil, ont mis à bas les clôtures et les arbres dont a présence pouvait dès à présent gêner les travaux. Dès le lendenain, la ligne a traversé la prairie de MM. de Tourville et les 'ails ont été posés jusqu'à l'endroit désigné pour recevoir la gare, ı la construction de laquelle vont être placés le plus grand nombre le travailleurs possible.

» L'activité qui a été déployée jusqu'à présent, dans l'exécution le notre voie ferrée, permet d'espérer que cette construction sera inon complètement achevée, du moins fort avancée lors des fêtes e l'inauguration qui, comme on le sait, doivent avoir lieu le 21 uillet prochain.— Qui sait, après tout· M. Girard, nous ayant acoutumés à des tours de force, s'arrangera peut-être de façon à résenter aux regards des nombreux visiteurs attirés par la fête in édifice terminé en un mois.»

Cette fête, fixée en effet au 21 juillet, ne devait pas, au reste, se rouver enfermée, suivant l'usage, dans l'intervalle d'une dixaine 'heures; car elle coïncidait avec la présence, dans notre ville, de 'Association normande, qui venait y tenir une de ses grandes réuiions annuelles.

La presse s'est assez occupée de nous, dans cette circonstance, ıour qu'il me soit permis de m'abstenir d'échafauder une nouvelle elation de nos fêtes. Il vaut mieux, d'ailleurs, s'entendre faire les compliments, que s'en faire soi-même. J'emprunte donc, ıu *Journal de Rouen*, du 23 juillet, la plus grande partie de son écit, signé: Albert Azam.

« Depuis plusieurs jours, la jolie ville de Pont-Audemer était :n fête; une double manifestation s'y produisait pour honorer la science et célébrer les progrès de l'industrie. Mercredi dernier le 17), le congrès de l'Association normande avait ouvert, dans cette ville, sa session de 1867, et avant-hier (le 21), on inaugurait solennellement la ligne de Glos à Pont-Audemer....

» Dans ses diverses séances, l'Association, sous la direction de

M. de Caumont, s'est successivement occupée d'archéologie et d'agriculture (1).....

» La ville, qui réservait son plus grand enthousiasme pour la solennité de dimanche, n'était pas cependant restée indifférente devant la manifestation plus calme, mais tout aussi sérieuse des jours précédents. Dès mercredi, les maisons s'étaient pavoisées de drapeaux et enguirlandées de fleurs et de feuillage ; la plus petite avait ses festons et ses lanternes aux couleurs éclatantes....

» Enfin, dimanche vint,

» Et le soleil s'était levé à peine, que clairons, tambours et musiques éveillaient la population impatiente.

» La grande fête commençait. La municipalité avait voulu donner, à l'inauguration de la ligne nouvelle, un rare et solennel éclat. M. le Préfet de l'Eure avait accepté d'y présider. De nombreuses invitations avaient été adressées dans les départements voisins et dans l'Eure; la presse locale, les journaux de la Seine-Inférieure et les représentants de la presse parisienne avaient répondu au gracieux appel qui leur avait été fait. Enfin les pompiers de Pont-Audemer avaient profité de cette occasion pour inviter dans leur ville la plupart des compagnies de l'Eure (2). Ces compagnies de citoyens peuvent positivement passer pour un des produits typiques de nos voisins. On remarquait, dans leur tenue, une élégance et une régularité militaires qu'on ne trouve pas toujours dans ces corps dévoués, dont les services sont si désintéressés et si grands. Rien n'y manquait, pas même la mignonne cantinière, avec son baril multicolore et les plumes flottantes de son chapeau coquet; pas même, dans certaines compagnies, le

(1) C'est la *Société française*, venue aussi avec l'*Association normande*, qui s'est occupée d'archéologie.

(2) L'invitation avait été faite par la ville, sur la demande de M. le Préfet. Les pompiers invités, qui vinrent au nombre d'environ onze cents, étaient ceux de l'arrondissement et des communes voisines de la ligne de l'Ouest, depuis Serquigny.

tambour-major majestueux, avec son plumet provocateur, ses galons d'or et sa canne immense.

» Dès le matin, et après la distribution des récompenses aux lauréats de la session, tous les pompiers sont venus se ranger devant l'hôtel-de-ville..... Le cortége s'est mis en marche, aux accords des fanfares, et s'est rendu devant l'église, où le clergé l'attendait, puis à la gare nouvelle, non terminée encore, mais couverte de drapeaux, de feuillage et de fleurs. »

On se rendait là pour recevoir, à leur arrivée, M. le Préfet, le délégué de l'Evêque et les invités du dehors, qu'apportait un train spécial.

« A deux heures et demie, continue M. Azam, tout le monde était réuni autour de l'estrade du clergé. La machine d'inauguration, portant le nom de M. Janvier, s'est lentement avancée aux applaudissements d'une foule immense. M. le Maire a pris alors la parole...... Dans une courte improvisation, M. Janvier a rappelé que c'était surtout au généreux concours des habitants de l'arrondissement qu'était dû cet important progrès. Enfin...., M. le vicaire général, rappelant les merveilles accomplies par l'industrie humaine, a insisté sur l'alliance possible et, selon lui, nécessaire, du génie et de la foi.....

» La bénédiction a été donnée ensuite, et le cortége, traversant de nouveau les rues et les places fleuries de la ville, a escorté le clergé jusqu'à l'église, puis s'est rendu à l'hôtel-de-ville devant lequel devait être passée la revue des pompiers.

» Les tambours ont battu aux champs, les musiques se sont fait entendre, et chaque compagnie a défilé, recevant de M. le Préfet de l'Eure, qui un éloge, qui un mot de camaraderie et d'encouragement. Un galant compliment accueillait chaque cantinière. On saluait les pompiers, on admirait les sapeurs, on applaudissait la fanfare. Les cris de « Vive M. le Préfet ! » appelaient les cris de « Vive les Pompiers ! » et l'enthousiasme allait toujours, d'un bout de la colonne à l'autre, sans s'éteindre ni s'attiédir.

» A cinq heures, la fête militaire était terminée, et le public s'est porté vers le petit port de Pont-Audemer. Plusieurs steamers s'y trouvaient, pavoisés des pavillons de toutes nations.

» Le pont de pierre de la Risle avait été coquettement décoré de plantes aquatiques et rappelait les palais imaginaires des Ondines. Sur les quais, la foule se promenait joyeuse, bruyante dans sa gaîté, et elle n'a quitté le rivage que pour aller entendre, sur la grande place, le concert donné à la population par les musiques et l'orphéon de Pont-Audemer réunis.

» Après cette fête musicale, les groupes se sont dispersés peu à peu, et les salles de banquet se sont ouvertes pour les convives. Une immense tente, s'étendant sur des tables nombreuses, protégeait les agapes fraternelles des pompiers de la ville et des compagnies invitées..... Dans la gare des marchandises, un banquet de quatre cents couverts réunissait les autorités de l'arrondissement et du département, et les nombreux invités. Partout régnait une gaîté des plus franches, et c'est à grand'peine qu'on a interrompu les rires et les joyeux propos pour écouter les divers toasts, dont le champagne a donné le signal......

» Le soir, la ville entière est illuminée de mille feux ; sur plusieurs points, des kiosques resplendissants de verres multicolores dessinaient leurs élégants concours. Le feu d'artifice envoyait vers le ciel ses myriades de gerbes ; la lumière électrique projetait sur la ville ses éclatants rayons ; de toutes les fenêtres, de tous les massifs de verdure, jaillissait quelque lumière joyeuse ; sur les places, les danses s'étaient formées ; dans les rues, la population tout heureuse circulait, admirant toutes ces patriotiques splendeurs. — Mais tout finit, même pour les inaugurations de chemins de fer, et le sifflet brutal de la locomotive rappelait aux invités qu'il n'est pas d'hospitalité gracieuse qu'il ne faille abandonner.

» Pour chacun de ceux qui s'en allaient ainsi tristement, après avoir gaîment passé une délicieuse journée, deux impressions resteront surtout : d'abord cet élan, bel à voir, de toute une ville justement orgueilleuse d'une œuvre qu'elle a, en partie, accomplie elle-même, et pleine d'espérance dans son avenir ; et puis, l'accueil tout gracieux fait par les habitants et par leurs représentants aux nombreux amis de l'industrie et de la science, qui s'étaient hâtés de répondre à un appel cordialement adressé.

» Nous avons rarement vu une hospitalité plus affectueuse et

un enthousiasme plus communicatif. Pont-Audemer peut donc, à bon droit, être fière de sa fête de dimanche. Tandis qu'elle donnait à ses habitants la légitime satisfaction d'un grand progrès courageusement accompli, elle laissait à chacun de ses invités le plus sympathique et le plus charmant souvenir. »

## CHAPITRE IX.

### Quelques nuages. — Deux séances du conseil d'administration.

Si, dans l'origine des travaux, les bonnes dispositions du pays pour le chemin de fer avaient laissé sommeiller la critique, peu à peu les impressions prirent une teinte moins favorable. D'une part, on murmurait de la marche suivie pour le règlement des indemnités à l'occasion de cessions de terrain, notamment vis-à-vis des propriétaires qui n'avaient mis aucun obstacle à la prise de possession ; de l'autre, on se plaignait de certaines délibérations du conseil d'administration, que des procès-verbaux incomplets présentaient sous un jour amphibologique ; — de quelques pentes dont la voie aurait pu être affranchie ; — de l'infériorité de divers matériaux ; — de la légèreté des ponts de Saint-Philbert ; — de l'insuffisance des terrains destinés à l'emplacement des gares et plus particulièrement à celle de Pont-Audemer ; — du mode d'amortissement des obligations....

Assurément, tout ce qui se disait ne pouvait pas être accepté sans contrôle ; au moins, y avait-il, dans ces plaintes et dans plusieurs autres déjà formulées ou qui se formulèrent plus tard, divers points dont on pouvait prévoir qu'il y aurait lieu de se préoccuper sérieusement un jour ou l'autre.

Le grief né de l'insuffisance des gares fut le premier à faire

explosion, et il donna lieu à une pétition, chargée de fort nombreuses signatures, qui fut adressée à M. le Préfet. Cette pétition porte : « Si la gare de Pont-Audemer devait rester dans les limites aujourd'hui indiquées, nous la considérerions comme ne répondant pas à l'importance du commerce de notre ville; mais nous nous rappelons que, dans les plans soumis par votre administration aux enquêtes publiques, un chemin de 9 mèt. 50 doit relier la rue Traversière à la rue Guillaume-Cousin, pour faciliter le service des marchandises (1), et que la gare elle-même doit être prolongée, par l'adjonction d'un autre terrain, jusqu'à la rivière des Carmélites. — Nous n'avons donc, M. le Préfet, qu'à vous prier de rendre prochaine l'annexion de ces deux terrains.

» Une délibération du conseil municipal nous avait appris que nos représentants avaient demandé le rapprochement de la gare des voyageurs vers la rue Traversière, et nous avions pensé qu'il serait fait d'autant plus droit à cette réclamation que ce rapprochement eût assuré le complet dégagement de l'édifice. Notre espoir a été déçu, en voyant une langue de terre, aujourd'hui libre, mais que la spéculation peut bientôt couvrir de constructions, séparer, de la route départementale, la façade principale de la gare des voyageurs. — L'annexion de cette parcelle de terre est devenue de première nécessité, et la population de Pont-Audemer le comprend si bien que nous venons vous en demander directement la prompte réalisation, et nous vous adressons cette demande, M. le Préfet, avec d'autant plus de confiance que vous ne voudrez pas laisser votre œuvre imparfaite..... »

D'autres griefs, parmi ceux qui circulaient, eurent pour conséquence de décider un certain nombre de souscripteurs d'obligations à ne pas répondre aux appels de paiement qui leur furent adressés. Ce fut cette circonstance qui amena une convocation du conseil des administrateurs.

La réunion eut lieu à Pont-Audemer, le 5 août. Le procès-verbal en rend compte en ces termes :

(1) Il s'agit là d'un chemin intérieur et non d'une voie publique.

« Une première question est agitée. — Dans l'acte des statuts définitifs, M. Girard est déclaré souscripteur de 1,644 actions, et cependant, dans le rapport présenté à l'assemblée générale et dont un exemplaire imprimé a été adressé à tous les actionnaires et obligataires, il est dit que 644 actions restent à émettre. C'est là une simple erreur d'impression qu'il y a lieu de rectifier. Il a été en conséquence demandé à M. Girard une déclaration qui maintienne son engagement. M. Girard l'a donnée le 30 juillet dernier. Le conseil d'administration constate donc ici, pour faire annexe au procès-verbal du 28 avril dernier, que le capital actions, s'élevant à 1,500,000 fr. est bien entièrement souscrit.

» Un second point appelle l'attention du conseil. — Le capital obligations ne doit être appelé qu'après le versement et l'emploi en travaux du capital actions. Y a-t-il lieu de contraindre les retardataires à payer ce qui reste dû sur les obligations ?

» Le conseil constate l'affirmative, parce que 1° le capital actions a été effectivement versé aux mains de la compagnie et reversé par celle-ci à M. Girard ; — 2° ce capital actions a été intégralement employé aux travaux du chemin de fer. Ces deux points résultent d'un état de situation dressé par M. Boulanger, agent-voyer en chef du département, chargé du contrôle, à la date du 30 juin dernier. M. Boulanger y certifie que les dépenses faites s'élèvent, à cette date, à la somme de 2,374,760 fr., et que les à-comptes payés ne s'élèvent qu'à 2,106,984 fr. 60 ; qu'ainsi l'entrepreneur est en avance de 267,775 fr. 40 (1).

» Si l'on joint au capital actions, s'élevant à 1,500,000 fr., la partie des subventions en argent déjà versée et qui n'était, audit jour 30 juin, que de 300,000 fr., on ne trouve que 1,800,000 fr.

» La dépense est de beaucoup supérieure, surtout si l'on tient compte des travaux exécutés depuis le 30 juin ; le capital actions

(1) Si, comme je l'ai entendu affirmer par des hommes compétents, le chemin, en novembre 1868, ne vaut pas 100,000 fr. le kilomètre, il n'était guère admissible qu'il y eût été dépensé 2,674,760 fr., à l'époque de la réunion qui nous occupe, lorsqu'il restait encore tant de travaux à faire.

et celui des subventions, pour ce qui en a été payé, sont employés; par suite, les obligations sont exigibles.

» On pourrait craindre que, en employant ainsi le capital actions, M. Girard n'en ait fait, pour partie, l'avance aux souscripteurs et qu'il ne se trouve, de ce chef, créancier de la compagnie; mais, dans la déclaration déjà citée, M. Girard prend à ses risques les actions ou portions d'actions impayées, en renonçant à tous recours contre la compagnie. Les porteurs d'obligations n'ont, par suite, rien à redouter à cet égard. — La subrogation en faveur de M. Girard sera donnée sans garantie.

» Deux objections pouvaient jusqu'ici être faites par MM. les obligataires à une demande de paiement : celles qui sont prévues ci-dessus, que le capital actions n'était pas entièrement souscrit et qu'il n'était pas employé en travaux. Ces deux objections tombent devant les constatations qui précèdent, et le conseil décide qu'il va, par les moyens de droit, poursuivre le paiement de ce qui reste dû sur les obligations souscrites.

» Il donne, par les présentes, pouvoir à M. Lucas, l'un de ses membres, de faire à cet effet tout ce qui sera nécessaire et de verser ce qui sera encaissé aux mains du banquier de la compagnie qui le versera à M. Girard jusqu'à concurrence de ce que fixeront les états de situation régulièrement arrêtés..... »

C'est M. Gounot, représentant de M. Girard, qui, désigné comme secrétaire, a rédigé ces lignes, — procès-verbal, si l'on veut, — mais, avant tout, plaidoyer de circonstance....

Comme on a pu le remarquer, il s'y trouve la rectification d'une erreur assez grave que j'avais signalée précédemment à l'attention de plusieurs membres du conseil administratif. Il était indispensable de constater cette rectification ; mais je dois ajouter qu'on a été quelque peu surpris, dans le public, de la singulière idée de présenter l'erreur qu'elle répare comme le résultat d'*une faute d'impression*.

Le prétendu procès-verbal a, d'ailleurs, à mes yeux, le tort de ne pas être complet. — Qu'il ait omis la mention de certaines plaintes que j'ai cru devoir formuler, je le comprends, puisque, nous l'a-t-on assuré à plusieurs reprises, nous ne pouvions pré-

tendre exercer un droit de contrôle sur les travaux et le service qu'à partir du 1er juillet 1868. Au moins eût-il été convenable de mentionner ce qui s'était passé à l'occasion d'une lettre adressée au conseil par MM. Plummer et Domin.

Ces honorables citoyens, souscripteurs de deux cents obligations, avaient mis une réserve à leur engagement, qui ne devait être exécutoire qu'à certaines conditions, remplies en réalité, mais dont ils ignoraient l'accomplissement, constaté d'une manière définitive dans la séance du jour même. Ils rappelaient au conseil la réserve formulée par eux, et répondaient, à l'appel de versement de fonds qui leur avait été adressé, qu'ils se croyaient « fondés à ajourner, provisoirement, l'exécution de leurs engagements, » — ajoutant toutefois l'alinéa que voici : « Si le moment de nous » libérer était arrivé, nous aurions, au préalable, quelques obser- » vations à vous faire, quelques questions à vous poser. »

D'accord avec le conseil, M. le président adressa, séance tenante, à MM. Plummer et Domin, un mot de réponse, qui les informait de l'accomplissement des conditions qu'ils avaient posées à l'exécution de leur engagement. — Un des administrateurs fit observer alors que ces Messieurs annonçaient, préalablement au paiement de leurs obligations, la demande de quelques renseignements : « Eh bien ! répliqua M. le président, je répondrai à cette nou- » velle lettre, comme je viens de répondre à la première. »

Si cette marche toute rationnelle eût été suivie, j'ai la conviction que la difficulté aurait été levée et que plusieurs questions encore indécises auraient reçu une solution immédiate. Déjà, en effet, par l'intermédiaire d'un de mes amis, dont nous connaissons tous les hautes aptitudes et le louable esprit de conciliation, je m'étais personnellement un peu immiscé dans l'affaire et j'entrevoyais la fin amiable et prochaine d'un désaccord sans gravité sérieuse.

Mais il n'en advint pas ainsi. Le jour même où M. le président du conseil d'administration recevait la lettre annoncée de MM. Plummer et Domin, un exploit, daté du 16 août, parvenait au domicile de ce dernier, parti en voyage. Sous le coup de cette assignation intempestive formulée au nom de M. Lucas et qui appelait M. Domin à « s'entendre condamner à payer » le mon-

tant de ses obligations, il fallait renoncer à toute tentative de conciliation, et les procédures s'engagèrent.

Une autre assignation, tendant au même but, était aussi adressée à un autre obligataire. Cette fois encore, elle aurait été lancée, dit-on, quelque peu à l'improviste, et sans attendre le résultat d'une entrevue proposée; mais je n'ai pas eu sous les yeux les lettres échangées à ce sujet, et, dans cette condition, je m'abstiens de rien garantir.

On était tellement pressé d'en finir avec les obligataires *récalcitrants*, comme on les appelait, qu'on avait, tout d'abord, voulu faire procéder d'urgence; mais cette prétention dut être reconnue inadmissible, et la procédure suivit paisiblement sa marche ordinaire.

Aux *conclusions* contre la demande de la compagnie, il fallait opposer une réponse. Ce fut l'occasion d'une nouvelle séance du conseil administratif, nécessaire d'ailleurs à divers autres égards.

Dans la pensée de M. le président du conseil, le moment était venu de régler et régulariser toutes les choses qui n'avaient pu l'être dans la marche rapide des travaux, et il désirait en conférer avec les administrateurs représentant les actionnaires, afin de donner satisfaction à l'opinion publique. Pour cela, et comme préliminaire à la réunion officielle devenue urgente, il invita ses collègues à se réunir chez lui le dimanche 27 octobre.

La réunion pouvait avoir une importance réelle. On dut s'y préparer en conséquence. Un membre souleva les questions suivantes :

I. Nomination d'ingénieurs pour le contrôle de la ligne. — C'est une mesure indispensable pour donner satisfaction aux actionnaires, relativement à des appréciations plus ou moins dignes d'examen touchant notre chemin de fer, et pour sauvegarder la responsabilité du conseil, incompétent, a-t-on dit, à porter son contrôle sur les travaux, le matériel, etc. — Sur l'objection que, pour le moment, une pareille mesure ne pouvait être régulièrement prise, mais qu'elle deviendrait de droit à partir du jour où le chemin serait livré, c'est-à-dire à partir du 1er juillet 1868, l'auteur de la proposition accepte le délai indiqué, et l'on demeure d'accord sur ce point.

II. Service provisoire sur la ligne. — Il était question de constater si le conseil pouvait user d'un droit de contrôle quelconque sur ce point ; mais on passa outre sans conclure.

III. Insuffisance du terrain pour les gares. — Les gares, notamment celles de Glos et de Pont-Audemer, sont notoirement insuffisantes ; on peut même dire qu'à Glos il n'y a point de gare. Et cela est si vrai que, pour accomplir les manœuvres de départ sur ce point, il faut faire attendre, pendant trente minutes et plus, les voyageurs apportés par la ligne de Serquigny. Les promesses de l'administration et le vote du conseil général ont assuré à nos gares un terrain plus que double de celui qu'on leur a donné. Il est urgent de décider que les démarches les plus pressantes seront faites auprès de M. le Préfet, pour qu'il mette le moins de retard possible à compléter son œuvre. — Aucune opposition, cela se comprend, n'est faite à la demande.

IV. Explications et rectifications. — Il s'est glissé des appréhensions, touchant le chemin de fer, parmi les intéressés à divers titres ; — appréhensions inspirées peut-être par des personnes peu favorablement disposées, mais aussi par d'autres personnes trop zélées, et en même temps par plusieurs passages incomplets ou inexacts des rapports et des procès-verbaux rédigés à l'occasion des séances du conseil d'administration et de la première assemblée générale des actionnaires. Ces appréhensions n'ont aucun fondement réel ; elles ne sont que le résultat d'une interprétation contraire à ce qui a été réellement entendu par les membres dudit conseil et par M. Girard lui-même. Il conviendrait néanmoins d'obtenir de M. Girard une déclaration destinée à rassurer les esprits mal renseignés sur la véritable situation des choses, en ce qui concerne la gare de la Fontaine-Noyer, l'emprunt de quatre cent mille francs contracté par l'entreprise, l'augmentation du matériel roulant et les obligations signalées comme non souscrites. — Les administrateurs présents partagent cet avis et l'on rédige en conséquence une note sur ce sujet pour M. Girard.

V. Enregistrement des soumissions pour la construction et pour l'exploitation du chemin. — Le défaut d'enregistrement de ces pièces peut avoir de graves inconvénients pour la compagnie

envers l'entreprise et pour de nombreux intéressés envers l'entreprise ou la compagnie. Il paraîtrait opportun d'aviser aux moyens de réparer cette omission fâcheuse. — Il est également pris note de cette observation.

VI. Chemin d'accès a la gare de la Fontaine-Noyer.— Comment se fait-il que MM. les agents-voyers n'en finissent pas à régler cette affaire ? Proposition de formuler des plaintes motivées à cet égard. — Il n'y a pas d'opposition.

VII. Dépôt de titres prescrit par les statuts. — Ce dépôt est toujours à réaliser. Il serait temps d'y songer enfin. — On est d'avis........

Tout cela, avec diverses questions accessoires et celle du procès, devait être l'objet d'une délibération nouvelle, dans la réunion *officielle* fixée au 12 novembre. Le procès-verbal de cette réunion va montrer ce qu'il en advint. Il est donné par le ***Journal de Pont-Audemer*** dans les termes suivants :

« Le conseil d'administration s'est réuni à Serquigny, au château de M. le marquis de Croix. Etaient présents : M. le marquis de Croix, sénateur, président ; Lucas, vice-président ; Canel, Prévost, membres du conseil d'administration ; Gounot, directeur du chemin de fer, représentant M. Girard ; et M. Nicolle, secrétaire.......

» M. le président ayant déclaré la séance ouverte a donné la parole à M. Lucas pour la lecture du projet de conclusions à signifier en réponse à celles de M. Domin..... Ce projet de conclusions a été adopté *à la majorité*. M. le président a fait d'ailleurs observer que, si les prétentions de M. Domin étaient admises, les charges qui pèsent sur les actionnaires seraient singulièrement aggravées, puisque ce sont eux qui en supporteraient principalement et presque uniquement les conséquences.

» M. Lucas donne ensuite lecture d'une lettre de M. Girard, conçue en ces termes :

« Paris, le 20 octobre 1867....

» Messieurs les administrateurs, j'ai déjà déclaré au mois d'août dernier que
» je me considérais comme souscripteur définitif des 644 actions mentionnées
» comme non encore émises par le rapport à l'assemblée générale des action-
» naires du 28 avril dernier.

» Je viens faire la même déclaration en ce qui concerne les 1,044 obliga-
» tions dont parle le même rapport, étant bien entendu que, pour tous ces
» titres non souscrits par le public et pris en charge par moi, je n'entends
» faire aucune réclamation à la compagnie, puisque je les ai libérés depuis
» longtemps déjà. — Veuillez agréer..... Signé : GIRARD. »

» Le conseil a pris acte de cette déclaration de M. Girard et a décidé que cette lettre susdite serait déposée aux archives de la société.

» M. Lucas a donné ensuite lecture d'une note de M. Girard, explicative sur les six questions ci-après : 1° augmentation du matériel roulant ; — 2° enregistrement des traités pour la construction et l'exploitation ; — 3° gare imprévue à Glos ; — 4° gare de Corneville (à la Fontaine-Noyer) ; — 5° emploi et attribution des 15,000 fr. aux membres fondateurs pour faux-frais et autres ; — 6° réception de la ligne.

» La réponse de M. Girard à ces diverses questions est ainsi conçue :

« 1° *Augmentation du matériel roulant.* — L'entreprise qui a fait cons-
» truire en effet des wagons à marchandises en excédant du nombre stipulé
» dans les traités, ne réclame de ce chef absolument rien à la compagnie, se
» réservant, bien entendu, de disposer, comme elle l'entendra, de ces dix
» wagons.

» 2° *Enregistrement des marchés.* — Ces sortes de traités ne s'enregistrent
» qu'en cas de procès entre les parties contractantes, et c'est celle qui suc-
» combe qui paie les droits, lesquels sont considérables, étant proportionnels.

» 3° *Gare imprévue à Glos.* — Cette gare était parfaitement prévue avant
» l'ouverture de la souscription, et la dépense en a été fixée au chiffre maxi-
» mum de 40,000 fr. (Voir le traité avec le comité de souscription.)

» 4° *Gare de Corneville.* — Cette gare était imprévue. Elle a été autorisée
» par décision du conseil. Sa construction étant combinée avec l'établissement
» d'un passage à niveau et d'une maison de garde dus par l'entreprise sur le
» marché à forfait, la dépense spéciale à cette gare ne dépassera pas 10,000 fr.
» Je prends l'engagement de ne rien réclamer au-delà de ce chiffre.

» 5° *Quinze mille francs de frais divers aux membres des comités.* —
» Toutes les dépenses de cette nature, réclamées à l'entreprise, ont été rem-
» boursées par cette dernière. M. ***, entre autres, n'a même pas oublié les
» timbres-poste des lettres qu'il a pu écrire relativement au projet du chemin
» de fer.

» 6° *Réception de la ligne.* — Lorsque le moment sera venu, c'est-à-dire » à l'expiration des délais stipulés dans les marchés pour la construction et la » livraison, l'entreprise provoquera elle-même la constatation de ce qu'elle » croira être le complet accomplissement de ses obligations.

» Paris, le 11 novembre 1867. Signé : GIRARD. »

» Le conseil a donné acte à M. Girard de sa déclaration relative à l'augmentation du matériel. — Mais sur la question de la dépense pour la gare de Glos et la gare de Corneville (Fontaine-Noyer), le conseil a ajourné ses résolutions jusqu'à de nouvelles explications avec M. Girard.

» Quant aux 15,000 fr. de faux-frais de premier établissement, on demandera à M. Girard le compte détaillé et ce compte sera soumis à l'examen des trois membres désignés à cet effet dans l'assemblée générale du mois d'avril dernier.

» Enfin le conseil s'est réservé, lorsque le moment sera venu de recevoir la ligne, de faire ou faire faire tous les examens qu'il jugera nécessaires pour s'éclairer sur la façon dont M. Girard aura rempli ses engagements, ainsi d'ailleurs que le propose M. Girard dans sa note transcrite ci-dessus.

» La situation financière se trouve ainsi établie par M. Girard au 31 octobre dernier, savoir : 1° *Actions*. Sur 1,361 actions souscrites par divers et représentant une somme de 680,500 fr., il a été versé 669,850 fr. ; il reste à verser 10,650 fr. ; — et sur 1,639 actions à la charge de l'entreprise, et produisant une somme de 819,500 fr., il a été versé 819,500 fr. ;—2° *Obligations*. Sur 2,563 obligations souscrites par divers et représentant une somme de 743,270 fr., il a été versé 643,940 fr., et il reste à verser 99,330 fr. ; — et sur 937 obligations à la charge de l'entreprise et représentant une somme de 271,730 fr., il a été versé 271,730 fr. ; — 3° *Subventions*. Sur les trois subventions s'élevant ensemble à 500,000 fr., il a été versé 400,000 fr. ; il reste à recevoir 100,000 fr.

» En résumé : il a été versé 2,805,020 fr. Le capital étant de 3,015,000 fr., il reste à recevoir : 1° sur les actions, 10,650 fr., 2° sur les obligations, 99,330 fr., 3° sur les subventions, 100,000 fr. ; d'où il résulte que les ressources à réaliser s'élèvent à la somme de 209,980 fr.

» Le conseil a pensé qu'il y avait lieu d'insister auprès de M. le Préfet pour la prompte construction du chemin d'accès à la gare de Corneville, dont les fonds sont disponibles.

» Le conseil a maintenu la pensée de voir le siége de la société à Pont-Audemer, conformément au désir exprimé par les actionnaires présents à l'assemblée générale du 28 avril.

» Ainsi délibéré à Serquigny, le 12 novembre 1867.»

Dans le *Journal de Pont-Audemer*, cè procès-verbal était suivi des observations que voici :

« Invité par une annotation de M. Lucas à demander l'insertion du procès-verbal ci-dessus au *Journal de Pont-Audemer* du 16 courant, je me suis empressé d'en remettre la copie, avant d'avoir pu, d'accord avec M. Prévost, comme cela avait été convenu à Serquigny, en revoir la rédaction: la copie de ce procès-verbal ne m'étant parvenue, jeudi soir, qu'après le départ de M. Prévost pour la campagne.

» Cette pièce réclame quelques notes ; je les fais en mon nom personnel :

» 1° Sur la question d'enregistrement des marchés, il est entendu que l'examen est réservé et remis à une autre séance.

» 2° Au sujet de la gare de Glos, il paraîtrait qu'il y a eu malentendu sur la question posée. Ce sera à revoir.

» 3° Au paragraphe des 15,000 fr. pour les dépenses primitives, j'ai pris sur moi de retrancher un nom propre, étranger au conseil d'administration, et tout le monde en comprendra le motif.

» 4° Dans la *situation financière*, c'est à tort qu'il est fait mention des 10,650 fr. restant à verser sur les actions souscrites. Comme M. Prévost l'a fait observer en séance, cette somme a été prise en charge par M. Girard.

» 5° Dans le procès-verbal, je remarque plusieurs omissions, par exemple celle du vote relatif à l'insuffisance du terrain pour les gares, etc.

» A. Canel. »

Cette note très-sommaire pouvait suffire alors. Aujourd'hui il ne serait peut-être pas inutile de revenir sur chacun des objets de la délibération ; je me borne toutefois à n'insister que sur quelques-uns.

Au sujet de l'enregistrement des traités, un seul mot : ce n'était pas là une question sur laquelle on avait à consulter M. Girard.

Pour la gare dite de Corneville, j'ai établi, au chapitre VI, que c'était une charge de l'entreprise. On ne pouvait, pour en réclamer le prix, se fonder que sur une équivoque. S'il est bien vrai qu'elle était imprévue à la Fontaine-Noyer, où elle a pris le nom de Corneville, il ne l'est pas moins qu'elle était prévue, un peu plus loin, à la Planche-Saint-Antoine, où elle aurait pris le nom de Condé. Un simple déplacement ne pouvait suffire pour amener un virement de charge, de l'entreprise à la compagnie. — Je sais bien que, pour justifier la demande, on disait qu'il y aurait aussi une gare de Condé, près du moulin et non loin de l'église, par conséquent une gare de plus que le nombre dû ; mais ce n'était pas là ce qui avait été arrêté dans une réunion du conseil d'administration. Lorsque l'on décida de rapprocher du grand établissement industriel de Corneville la gare d'abord fixée à la Planche-Saint-Antoine, on comprit qu'il y avait quelque inconvénient à s'éloigner ainsi du centre de Condé. Pour y remédier, on convint qu'il y aurait, non pas une station auprès du moulin du lieu, mais un simple arrêt, où l'on ne laisserait et prendrait que des voyageurs et dont le service serait fait par le garde-barrière. Du moment qu'on n'établissait pas là une gare nouvelle, la gare passée de la Planche-Saint-Antoine à la Fontaine-Noyer restait une des trois gares dues par l'entreprise. — C'était si évident, que l'entreprise le reconnut d'elle-même et renonça à sa demande de 10,000 fr. pour ce travail, sans que le conseil d'administration eût besoin d'en venir à de *nouvelles explications*. — Dans tous les cas, la somme demandée aurait dû être réduite de plus de moitié, comme, d'un simple coup-d'œil, tous les voyageurs peuvent s'en convaincre.

Ce qui avait été demandé touchant la réception de la ligne, c'était que, le moment venu, le contrôle en fût fait par deux ingénieurs des ponts et chaussées, l'un désigné par M. le président et M. le vice-président, et l'autre par les trois administrateurs représentant plus particulièrement les actionnaires, lesquels ingénieurs, en cas de désaccord, s'en adjoindraient un troisième, à

leur choix. Ce détail a été omis dans le procès-verbal. Je crois devoir le rappeler, ne fût-ce que pour constater la volonté bien arrêtée chez l'auteur de la proposition de sauvegarder également les intérêts opposés de la compagnie et de l'entreprise.

## CHAPITRE X.

### Procès.

On a vu, dans le chapitre précédent, comment deux assignations prématurées avaient rendu inévitables deux procès, dont l'un surtout était en très-bonne voie de conciliation. Il faut bien que je consacre aussi quelques mots à ces fâcheux incidents.

Deux souscripteurs d'obligations furent seuls mis en cause, chacun comme *chef de groupe* : c'est ainsi, je crois, que l'on s'exprimait, pour expliquer la préférence qu'on leur avait donnée entre plusieurs autres. L'un de ces défendeurs était M. Domin, et l'autre une dame qui ne figurait là, au reste, que par ce motif qu'on n'aurait pu assigner régulièrement son gendre, M. Fournier. Commencées en même temps, les deux affaires, tout à fait distinctes, sans relation de l'une à l'autre, progressèrent d'un pas inégal. Celle de M. Domin arriva la première devant notre tribunal civil, et ce fut à l'audience du 26 novembre.

On se le rappelle : M. Domin était assigné en paiement du montant de ses obligations, et il demandait, de son côté, que l'action fût déclarée irrecevable et mal fondée. Ses principaux motifs se résument ainsi :

1° Les ressources pour faire face à la dépense devaient, avant tout commencement d'exécution, être intégralement assurées par la souscription préalable du capital actions et du capital obligations et par le vote des subventions promises. Loin que cette con-

dition soit remplie, il ressort de rapports et de procès-verbaux publiés par le conseil d'administration qu'il reste à placer 644 actions et 1,044 obligations ;

2° Il a été fait de nombreux changements et additions au forfait, tels que subvention pour l'amélioration de la Risle maritime, prolongement de la voie de 500 mètres, création de deux nouvelles gares, augmentation de 25 0/0 du matériel à marchandises, emprunt de 400,000 fr. au crédit agricole, avec délégation des subventions jusqu'à concurrence de pareille somme à titre de nantissement. Ces changements et additions ont pour conséquence de mettre la société en présence d'un passif nouveau et d'exposer les souscripteurs d'obligations à la suspension du paiement des coupons d'intérêts et de l'amortissement, par suite de l'impossibilité dans laquelle la compagnie pourrait se trouver de parer à ce passif;

3° Les propositions de M. Girard et la circulaire du comité portaient qu'il serait annuellement opéré sur les produits de l'exploitation des prélèvements de 18,000 fr. pour le remboursement des obligations, et de 16,000 fr. pour celui des actions ; ce qui, au bout des vingt-cinq ans d'exploitation cédée à M. Girard, aurait donné une somme de 450,000 fr., amortissant 900 obligations. Le mode de remboursement, substitué à celui-ci sur la présentation de M. Girard, ne produira plus que 126,500 fr., et ne soldera que 253 obligations. — D'où notable modification touchant la chance du remboursement, au préjudice de la moyenne des obligations ; mais, aussi, notable avantage pour M. Girard, qui profitera de la moitié de ce que le conseil d'administration, par l'organe de M. Lucas, qualifie de diminution de 30,000 fr. dans les charges annuelles (en supposant, bien entendu, qu'il puisse y avoir des bénéfices à partager) ;

4° Les statuts définitifs n'exigent plus, comme les statuts primitifs, la sanction du Gouvernement pour les emprunts par voie d'émission d'obligations. Par suite de cette modification, les souscripteurs des titres primitifs se trouvent privés de la garantie de cette sanction et livrés à la merci des réunions générales des actionnaires;

5° En souscrivant les obligations, on avait dû compter que le

terrain livré par le département pour l'établissement du chemin aurait la contenance indiquée dans l'avant-projet d'Ornay, soit 35 hectares 93 ares; mais, tout au moins, que le terrain affecté aux gares, stations et dépendances, serait d'une étendue suffisante, déterminée à 8 hectares dans l'acte de la concession faite par le préfet et approuvée par le conseil général. Le terrain livré est loin d'avoir cette étendue. Il suit de là une diminution de valeur pour le gage des obligations, et de plus la possibilité d'une aggravation du passif de la compagnie, au préjudice des premiers créanciers, pour compléter les gares.

Et, en résumé de ses griefs, M. Domin concluait ainsi: « La réclamation du conseil d'administration du chemin de fer de Glos-Montfort à Pont-Audemer vient se heurter contre ce principe de droit, d'équité, de bonne foi, de bon sens: il n'est pas permis d'exiger l'exécution d'un engagement, d'une promesse, quand les conditions sous lesquelles l'engagement a été souscrit et sans lesquelles il n'eût pas été souscrit, ont été gravement modifiées et dénaturées. »

Si l'on se rappelle ce qui a été dit ci-dessus, à l'occasion des réunions du conseil d'administration, on reconnaîtra tout d'abord que plusieurs des motifs invoqués pour M. Domin étaient une conséquence de la fâcheuse rédaction de diverses parties des rapports et des procès-verbaux, qui semblaient exprimer tout autre chose que ce qu'ils avaient réellement à faire entendre. Ils n'avaient donc aucune raison d'être; mais à qui la faute? Au reste, s'ils ne purent servir à la cause de M. Domin, le recours qu'il y eut contribua du moins à faire corriger de singuliers *lapsus* de rédaction qui auraient pu, non pas immédiatement, mais plus tard, donner lieu à des contestations.

Il ne m'a pas semblé qu'il fût utile de donner l'analyse des plaidoieries des avocats (1), qui durèrent pendant deux audiences, non plus que celle des conclusions, très-modérées dans leurs termes,

(1) On peut voir ces plaidoieries dans le *Journal de Pont-Audemer*, numéros des 27 et 30 novembre et des 4 et 7 décembre 1867.

de M. le procureur impérial; mais, comme contre-partie des ***considérants*** du défendeur, je dois indiquer sommairement sur quelles bases repose le jugement du tribunal prononcé le 10 décembre.

Je passe les motifs donnés pour le rejet du ***considérant*** qui invoque la non-souscription de la totalité des capitaux actions et obligations avant le commencement d'exécution des travaux. On sait à qûoi s'en tenir à cet égard, surtout après la rectification, par M. Girard dans ses conclusions, de l'erreur signalée par M. Domin, et sa nouvelle déclaration de prendre en charge les 1,044 obligations non souscrites.

En ce qui concerne les changements et additions au forfait, etc., voici ce qui est dit : « Il n'appartient point à un souscripteur d'obligations de s'immiscer dans les opérations d'un conseil d'administration et dans les délibérations d'assemblées d'actionnaires... Ces changements (d'ailleurs).... ont été conçus avec sagesse et dans l'intérêt bien entendu de la société....» L'augmentation du matériel à marchandises et l'emprunt de 400,000 fr. ne peuvent, en outre, apporter aucune charge à la société; c'est l'affaire de l'entreprise. Ainsi Domin n'a aucune raison de se plaindre de ces changements et additions qui auront pour résultat d'augmenter la valeur du gage affecté au remboursement des obligations.

« Quant au mode d'amortissement, la compagnie ne pouvait se lier que par l'article 43 de ses statuts provisoires auxquels se référait la circulaire même, à savoir que sur les bénéfices nets il serait prélevé chaque année la somme nécessaire à l'amortissement du fonds social, — c'est-à-dire de ce que l'on considérait alors comme fonds social (1), — ladite somme calculée de telle sorte que le capital social soit amorti un an avant l'expiration de la concession. La compagnie ne pouvait être engagée par des propositions et données de chiffres éventuels, étrangères et contraires à ses statuts.... — Si l'on admettait en principe les données de la

(1) Suivant les statuts primitifs, le fonds social se composait du montant des actions et des obligations. Les statuts approuvés n'y ont pas compris le montant de ces dernières.

circulaire, ce serait la ruine de la société anonyme, qui, en naissant, aurait porté en elle les germes de sa dissolution....»

Touchant les modifications apportées aux statuts provisoires, le libellé du jugement porte que le défendeur savait, en souscrivant, que ces statuts devaient être soumis à l'examen du conseil d'Etat, maître de les approuver purement et simplement ou de les modifier, — que les modifications apportées à l'article 32 ne peuvent causer aucun préjudice au défendeur, — et que si la compagnie fait appel ultérieurement à de nouveaux emprunts, c'est qu'elle sera en mesure de les réaliser et d'offrir à ses nouveaux obligationnaires un gage tel, que celui déjà affecté à la garantie des premiers porteurs d'obligations ne sera en rien diminué.....

Vient enfin l'appréciation du dernier *moyen* invoqué par le défendeur: « Les évaluations de la partie technique d'un projet de chemin de fer ne peuvent être qu'approximatives. Au surplus, il est constant que la somme affectée par le département à l'acquisition des terrains a été employée. Une parcelle de terrain de 20 ares...., jugée nécessaire à l'agrandissement de la gare de Pont-Audemer, sera en plus fournie par le département.... La véritable question est celle de savoir si le chemin de la compagnie avec ses terrains, son matériel de toute nature, ses gares, stations et dépendances, est suffisant à garantir les... obligations... souscrites. Aucun doute ne peut s'élever à cet égard....»

Dès à présent, on sait en quel sens le procès va être jugé en première instance; mais une autre question s'élève: celle du paiement des frais de l'enregistrement d'actes, jusqu'alors soustraits à cette formalité, et cités dans la cause.

La compagnie demandait qu'il fût mis à la charge du défendeur, et, tout naturellement celui-ci soutenait la thèse opposée. Le ministère public se prononça dans le même sens que la défense. Selon l'opinion du magistrat, l'affaire pendante ne pouvait pas être assimilée aux procès entre parties personnellement intervenues dans un acte non enregistré, que plus tard elles produisent en justice; — procès où le perdant doit payer les droits et l'amende. Dans l'espèce, le défendeur était complètement étranger aux actes qu'on avait négligé de soumettre à la formalité de l'en-

registrement; il n'y avait pas lieu de le rendre responsable d'une omission qui n'était pas la sienne.... A la compagnie, donc, de payer les frais d'enregistrement des actes produits, si l'Etat n'en fait pas la remise.

Mais le tribunal pensa autrement, et ses *motifs* furent ainsi formulés: « La production des actes et pièces énoncés...... a été nécessitée par la résistance du défendeur ; cette production a eu lieu à cause du procès......; il en résultera un préjudice pour la compagnie qui sera forcée de faire l'avance de l'enregistrement....; il serait contraire à l'équité de laisser à la charge de la compagnie ...... des débours qu'elle n'aurait pas eu à supporter, si elle n'eût été obligée de plaider...... »

En conséquence, le tribunal « condamne Domin à payer le » montant des cinquante obligations par lui souscrites et les inté- » rêts de droit ; ordonne l'enregistrement des actes et pièces van- » tés au présent jugement ; condamne Domin aux dépens, dans » lesquels entrera le coût de l'enregistrement des dits actes et » pièces...... »

Les frais d'enregistrement auraient pu devenir une lourde charge; mais le jugement n'avait pas *vanté* les actes qui pouvaient amener cette conséquence, et, en somme, le procès n'eut pas une fin exceptionnellement onéreuse.

Quoiqu'il en soit, on s'attendait à ce qu'il serait interjeté appel; cela eut lieu, en effet. Toutefois, quelque temps après, M. Domin se désista. Le principal motif de ce désistement, m'a-t-il été dit, aurait été que l'autre obligationnaire, également mis en demeure de solder ses souscriptions, mais dont le procès s'était trouvé ralenti par quelques complications de procédure, avait fini par acquiescer aux *fins de la demande* qui lui était judiciairement adressée (1).

Le principal acteur de cet autre procès avait joué un rôle impor-

(1) Il est tout naturel de supposer, d'ailleurs, que M. Domin a pu être influencé par la crainte de voir, en appel, revenir plus menaçante cette même question d'enregistrement.

tant dans le nouveau comité qui s'était mis en relation avec M. Girard pour reprendre l'essai de conduire à bonne fin la question de notre chemin de fer. Il connaissait parfaitement tous les détails des négociations et des combinaisons relatives à cette affaire. Ses moyens particuliers de défense pouvaient, dans la pensée de l'appelant du jugement du 10 décembre, ne pas être sans influence pour le résultat de l'appel; mais, du moment que M. Fournier renonçait à la lutte, la situation n'était plus la même: sa retraite semblait impliquer qu'il reconnaissait la faiblesse de ses moyens de défense, et par cela même elle se retournait contre M. Domin. Ce dut être là, pour le désistement de celui-ci, un motif déterminant.

J'ignore si M. Fournier avait fini par douter du bien fondé de sa cause; mais, ai-je entendu dire, il aurait eu surtout, pour motif de la faire retirer du rôle, *la circonstance aggravante* des frais susceptibles d'être payés pour l'enregistrement exceptionnel dont il a été question et dont le chiffre était signalé comme devant dépasser 60,000 fr.

Il y eut encore un autre procès: celui contre un actionnaire qui refusait de se libérer, et qui, lui aussi, se désista et consentit à payer. Nouveau résultat favorable, sous un rapport; mais, sous un autre, il y eut une petite circonstance qui changea l'aspect.

Dans les conclusions présentées au nom de la compagnie (œuvre quelque peu légère de l'agent de M. Girard), le traité d'amodiation, ou d'exploitation de la ligne, était si formellement indiqué, que le fisc y trouva la preuve de l'existence de cet acte et délivra contrainte pour en payer les droits d'enregistrement. A la charge de qui ces droits devaient-ils tomber?

On se rappelle que M. Girard avait passé une déclaration par laquelle il prenait à ses risques les actions ou parties d'actions non payées. C'était donc à lui, en réalité, d'engager la procédure contre l'actionnaire dont je viens de parler; mais pour éviter des complications inutiles, l'action avait été intentée au nom de la compagnie, comme dans les deux autres cas. — En fait la partie requérante était la compagnie; en droit, c'était M. Girard. A celui-ci, donc, la charge des frais d'enregistrement.

Quoiqu'il en soit, nous verrons plus loin que M. Girard prétendit les faire payer à la compagnie, — que le conseil administratif pensa comme lui, — que l'assemblée générale des actionnaires agit de même, — et, en définitive, que, si la compagnie n'a presque rien payé sur ce chef, c'est que M. le président du conseil a obtenu de l'Etat la remise de ces droits.

## CHAPITRE XI.

### Nouveaux nuages. Une réunion du conseil et assemblée générale de 1868.

L'écueil de la procédure avait été franchi. Malheureusement il y avait d'autres nuages à différents points de l'horizon.

Le conseil municipal de Pont-Audemer ne paraissait pas entièrement convaincu que tout était pour le mieux dans l'affaire du meilleur des chemins de fer possibles. Comme on l'a vu au chapitre II, il avait insisté plusieurs fois sur la disparition d'un plan de notre voie ferrée, destiné à demeurer en dépôt aux archives de la ville. Voilà que le 18 novembre 1867, il prend la délibération suivante :

« Un membre émet le vœu que le conseil insiste auprès de M. le Préfet, de la manière la plus pressante, pour le rétablissement du train partant de Pont-Audemer vers huit heures du soir et permettant d'arriver à Rouen vers onze heures.... La ville s'est imposée d'assez lourds sacrifices pour être en droit d'attendre de son chemin de fer de grandes facilités de communication. Or, aujourd'hui, Pont-Audemer est moins bien partagé qu'il ne l'était à l'époque où le service se faisait par les diligences de Glos-Montfort. — Le conseil, approuvant la motion ci-dessus, espère que M. le Préfet prendra en considération les charges dont la

ville s'est grevée et voudra bien intervenir pour que satisfaction soit donnée aux justes demandes des voyageurs. »

Transmise à M. Girard, cette délibération lui inspirait une réponse à M. le marquis de Croix, insérée vers la fin de janvier au *Journal de Pont-Audemer* et de laquelle j'extrais ce qui suit.... :

« 1° *Comme souscripteur.* — Ayant pris en charge tous les titres non souscrits originairement par la contrée intéressée à l'exécution du chemin, c'est-à-dire près de la moitié du capital actions et obligations, non-seulement j'ai ponctuellement effectué mes versements (1), mais encore j'ai pris à mon compte tous les titres qui m'ont été indiqués se trouver dans des mains gênées, et, aujourd'hui encore, pendant que vous êtes contraints de poursuivre des souscripteurs...., je fais, dans l'intérêt général bien entendu, je le crois, l'avance des titres non libérés.

» 2° *Comme entrepreneur.* — J'ai construit la ligne en restant bien en deçà des latitudes que me donnait, en ce qui concerne les pentes, rampes et courbes, le cahier des charges de la concession. D'autre part, nos travaux d'art peuvent soutenir la comparaison avec ceux de la grande ligne voisine, et je crois pouvoir dire que j'ai doté la ville de Pont-Audemer d'une station dépassant de beaucoup la limite de mes obligations. Quant à notre matériel roulant, étant établi d'après les derniers progrès réalisés, il est incontestablement supérieur à la moyenne de celui des grandes compagnies. Enfin n'ai-je pas rendu un véritable service à la principale industrie du pays en lui prêtant, dès le mois de mai de l'année dernière, nos voies et nos machines, malgré la gêne extrême qu'en éprouvaient mes travaux (2).

» 3° *Comme fermier.* — J'ai ouvert, il y a six mois déjà, à mes frais et risques, l'exploitation de la ligne qui ne sera réglemen-

(1) A cet égard, voir ci-dessus les divers états de situation financière présentés par M. Girard.

(2) J'aime à supposer, en l'honneur de la ville, que le produit du transport des écorces n'a pas trop fait regretter à M. Girard le service rendu à notre principale industrie.

taire et obligatoire qu'à partir du 1er juillet prochain, et, en faisant ainsi à l'avance mon apprentissage et celui de notre personnel, je suis convaincu de servir et les intérêts des actionnaires qui trouveront, dès le premier jour de l'ouverture contractuelle, un trafic tout développé, et les intérêts de la population tout entière, qui le prouve d'ailleurs en nous fournissant un nombre de voyageurs triple de ce qu'il était au commencement de l'ouverture et en nous confiant déjà la plus grande partie de ses marchandises.

» Comment donc peut-on nier ces résultats, quand avec nos dix trains nous desservons tous les trains de jour de la grande ligne, et qu'il est démontré que notre premier train du matin et notre dernier du soir permettent aux voyageurs de Pont-Audemer un séjour de : 8 heures, à Elbeuf ; — 7 h. 30, à Rouen ; — 8 h. 28, à Bernay ; — 6 h. 31, à Lisieux ; — 1 h. 34, à Evreux.

» Ainsi, dans l'état actuel des choses, la communication avec Evreux est seule en souffrance ; mais cela résulte uniquement de l'insuffisance du service de la grande ligne qui n'a pas de train correspondant à celui des nôtres partant de Glos à 7 h. 5 du soir. Des instances pourraient donc être faites à cet égard près de la compagnie de l'Ouest et je me déclare prêt à m'y associer.

» Quant au train réclamé, il a existé pendant les deux mois où l'on voyage le plus....; or, la moyenne des voyageurs pendant ces deux mois a été de trois par jour, aller et retour compris (1), et ce chiffre qui est incontestable démontre.... que ce train ne répond nullement à des besoins réels.

» Il y a ainsi injustice évidente de la part du conseil municipal à dire que la ville était mieux desservie autrefois par les diligences....

» Nous avons donc jusqu'ici accompli ampiement notre tâche et je puis dire que nous avons beaucoup plus fait qu'on ne devait attendre de nous.

» Quant aux sacrifices indiqués par le conseil municipal, je ne

(1) J'ai entendu maintes personnes s'étonner de la faiblesse de cette moyenne; mais, à mon âge, on ne s'étonne plus de rien.

vois jusqu'à présent que ceux ayant pour objet la fête d'inauguration (1).

» Il est juste de reconnaître que cette fête était prématurée (2), et il y a lieu d'inférer de cet empressement qu'une grande diligence sera désormais apportée à l'ouverture du boulevard qui doit nous donner accès au port et que de nouveaux retards ne viendront pas s'ajouter aux interminables délais que les formalités administratives ont imposés à ce projet (3).

» C'est quand il sera réalisé et que nos wagons accéderont à la Risle, que nous pourrons nous considérer comme étant réellement en exploitation ; alors, mais alors seulement, nous pourrons : procéder à l'organisation de notre personnel définitif et lui donner un uniforme qui assurera sa bonne tenue ; — établir des appareils perfectionnés de chargement et de déchargement sur les quais maritimes ; — compléter notre matériel de navigation et développer notre trafic avec le Havre, trafic qui est pour notre ligne une source de prospérité devant dépasser les prévisions premières; — enfin étudier avec la compagnie de l'Ouest, en connaissance de toutes choses, des tarifs communs (4).

(1) Et les 150,000 fr. de subvention votés par la ville ? Ils n'étaient pas versés, il est vrai; mais la ville ne pouvait emprunter avant d'être autorisée et l'autorisation se faisait attendre; — mais M. le Préfet avait avancé la somme à M. Girard; — mais la société du crédit agricole avait notifié à la ville de ne pas se dessaisir; — mais il n'y aurait pas eu urgence de tout payer tant que tous les travaux n'étaient pas exécutés et en particulier ceux de la voie tendant de la gare au quai maritime.

(2) Oui, cette fête a été prématurée ; mais la municipalité en avait fixé l'époque, d'accord avec M. le Préfet, sur l'assurance donnée par M. Girard que tout serait prêt.

(3) Ainsi aux « interminables délais imposés par les formalités administratives » la ville en aurait ajouté d'autres, de son fait. Au sujet de cette imputation, personne ne sera de l'avis de M. Girard.

(4) Ce n'est pas là, en effet, une question sans importance, et l'on s'en était déjà préoccupé. Je sais même un peu comment elle a été engagée en particulier avec M. Guérineau, agent commercial de la compagnie de l'Ouest à Rouen ; mais il n'est pas question de cela maintenant.

» Que le conseil municipal nous donne donc promptement la possibilité de compléter nos moyens d'action et il reconnaîtra, bientôt, qu'au grand profit des habitants et des actionnaires nous saurons tirer bon parti de l'outil que nous sommes parvenus à créer.... »

Le conseil municipal n'eut même pas la pensée de s'occuper de cette lettre. — Et peu de temps après, à l'approche de la première session ordinaire de 1868 (février), persuadé probablement que la leçon avait dû exercer une impression favorable sur l'esprit de ses membres, M. Gounot, représentant de M. Girard, prit la plume et écrivit à son tour, pour l'objet et avec le succès que va faire connaître l'extrait suivant du registre des délibérations :

« M. le président passe alors communication d'une lettre adressée à M. le maire par M. Gounot, directeur de l'exploitation du chemin de fer. Aux termes de cette lettre, l'attention du conseil municipal doit se préoccuper de l'élargissement de la petite rue Traversière, dont l'état actuel, d'après les apparences, menace de durer longtemps et rend impossible, suivant l'auteur de cette lettre, toute communication entre la gare et le commerce maritime. — Le conseil déclare, à l'unanimité (1), que cette lettre ne saurait être prise en considération, attendu qu'il ne peut être répondu qu'à une demande spéciale et régulièrement formulée de l'administration du chemin de fer. »

De divers côtés, la corde se tendait de plus en plus. Cette observation n'est pas hors de propos, au moment de parler d'une nouvelle réunion du conseil administratif.

Cette réunion avait été indiquée pour le premier jour d'avril, à Serquigny......

Quoiqu'il me fût excessivement pénible, chez notre honorable président, d'avoir à traiter des questions pour lesquelles je prévoyais que la discussion pourrait prendre quelque vivacité, j'avais cru ne pouvoir me dispenser, dans la réunion du mois de no-

(1) Comme je l'ai déjà dit ailleurs, les trois conseillers municipaux, membres du conseil d'administration, n'assistaient pas à cette première séance de la session.

vembre précédent, à l'occasion du service provisoire sur la ligne dont le contrôle nous était dénié, d'insister sur la déclaration faite devant le conseil des prud'hommes que, si l'on avait renvoyé deux des trois mécaniciens jusqu'alors employés, c'était uniquement parce qu'on n'avait plus besoin de leur travail et qu'un seul suffirait désormais, et en même temps sur les inconvénients d'un pareil état de choses, compromettant pour le présent et même pour l'avenir, si l'on voyait se renouveler, par suite de quelque fausse manœuvre d'un simple chauffeur, des accidents dans le genre de celui arrivé à Glos, peu de jours auparavant (un choc violent contre l'appareil d'arrêt). Le débat à cette occasion avait été passablement animé. Comme j'avais encore à présenter, pour la nouvelle réunion, des observations de nature, peut-être, à impressionner des susceptibilités, je résolus, par respect pour les égards dus à l'hospitalité, de m'abstenir de m'y rendre et de me borner à formuler par écrit deux réclamations d'une portée bien différente (1).

J'adressai donc à M. le président une lettre où je disais.... : « Il m'est impossible de me rendre à cette réunion et j'en suis vivement contrarié ; car j'aurais profité de l'occasion pour appeler l'attention du conseil sur diverses questions intéressant notre ligne. Au reste, l'examen de ces questions eût été peut-être difficile à Serquigny, où nous n'aurions pas eu à notre disposition les documents nécessaires, et il n'y a d'ailleurs aucun inconvénient à l'ajourner jusqu'au moment d'une autre réunion au siége de la société. — Mais deux des observations que j'avais à présenter ne comportent pas de retard et je prends, en conséquence, la liberté de vous les soumettre ici, M. le président.

» Dans nos réunions particulières et même dans notre première assemblée générale, il y a eu des malentendus et des énonciations inexactes, qui ont été le résultat, pour ainsi dire nécessaire, de ce que nous ne connaissions pas d'avance, en détail, l'objet de la convocation, et ce n'est qu'après coup que, pour ma part, je me

(1) Assurément je ne serais pas entré dans ces détails, si, comme on le verra plus loin, je n'avais pas été accusé « d'une sorte d'abstention systématique. »

suis aperçu de ces irrégularités. Il nous importe, je crois, qu'il n'en advienne plus ainsi, et, pour y parvenir, aussi bien que pour ôter aux actionnaires, à l'occasion de la future assemblée générale, tout prétexte de dire qu'ils ont été pris au dépourvu, il me semble qu'il est à propos de faire décider par le conseil d'administration que chacun des intéressés sera mis en position, qu'il s'agisse de réunions soit particulières, soit générales, de connaître d'avance le détail des questions à débattre.

» Le moyen le plus sûr, à mon avis, pour obtenir ce résultat, serait de déposer, huit jours d'avance, au greffe du tribunal de commerce, au secrétariat de la mairie ou à la gare de Pont-Audemer, le rapport destiné à être lu en séance, et de donner avis de ce dépôt par la voie des journaux. — Je vous prie, M. le président, d'en vouloir bien faire la demande, en mon nom, au conseil des administrateurs. »

La deuxième observation, de bien moindre importance, était relative à des travaux réclamés, par un honorable propriétaire de Montfort, pour garantir des eaux une prairie traversée par notre voie. On ne s'entendait pas sur les travaux à faire. Ce propriétaire était un de ceux qui, à ma demande, avaient laissé prendre possession de leur terrain, sans exiger la moindre formalité. Je le rappelais au conseil et j'ajoutais que, s'il voulait intervenir par un mot favorable, j'étais persuadé que M. Girard s'empresserait de donner des ordres pour mettre fin à ce misérable incident.

Le lendemain de la séance, M. le président me faisait l'honneur de m'adresser une lettre, où le sort de mon double appel était ainsi constaté :

« J'ai communiqué au conseil votre première proposition ; il n'a pas cru devoir l'admettre comme contraire aux usages et inutile dans sa forme, en présence des statuts.

» Quant à votre seconde observation, M. Gounot m'a dit qu'il avait vu la veille M. R.... et qu'ils s'étaient entendus. »

Ainsi, de par *les usages*, il serait de principe, dans les compagnies par actions, et par conséquent dans la nôtre, qu'il n'y a pas utilité de se prémunir contre les erreurs possibles. Autant, pour un voyage de long cours, prendre mer sans boussole et naviguer à

l'aventure. Si c'était là un fait consacré, je ne m'étonnerais plus de la difficulté d'entraîner les actionnaires à prendre part aux assemblées générales.

Relativement à l'affaire d'intérêt privé, on s'était si peu entendu que bientôt le recours au ministère d'un huissier devint indispensable pour un de nos compatriotes les plus antipathiques à la procédure. — C'était précisément cette petite affaire qui m'avait semblé pouvoir devenir irritante, et pourtant je ne prévoyais pas que l'on viendrait invoquer, pour faire obstacle à une conciliation plus que probable, une *entente* qui n'existait pas, comme le prouveraient des lettres conservées entre mes mains.

« Surtout, Messieurs, pas de zèle », disait, avec toute raison, une notabilité de l'époque à certains fonctionnaires de 1815. Le zèle, en effet, est toujours un fâcheux inspirateur. Or, à l'occasion de notre chemin de fer, il en a été dépensé beaucoup, on sait par qui, à l'encontre des hommes et de certaines choses. La conséquence en a été, tout naturellement, de développer des dispositions d'esprit qui ne servent ni les intérêts de la compagnie, ni ceux de l'entreprise. J'aurais voulu ne pas être amené à toucher cette corde; mais puisqu'il en a été autrement, j'en prendrai occasion de rappeler d'ailleurs que le jeu des affaires de ce monde ne va presque toujours pour le mieux que lorsqu'on le joue cartes sur table.

Autre remarque à faire ici : c'est que l'habitude commence à se prendre de ne plus guère tenir les intéressés au courant des délibérations du conseil administratif. De la dernière, en effet, il n'est un peu fait mention au journal que par une lettre de M. Lucas, où, — après avoir dit que l'assemblée générale ne serait pas réunie, en 1868, avant le deuxième dimanche de mai, dans l'espérance qu'alors elle pourrait avoir lieu à Pont-Audemer, devenu le siége de la société, et que M. Léséleuc, du Havre, avait été définitivement désigné comme membre du conseil administratif de notre chemin de fer, en remplacement de M. Loisel, — l'auteur s'exprime de la manière suivante :

« M. Boulanger a, dans la séance, lu un rapport sur l'état des travaux de la ligne; bonne note a été prise de ses indications *dont*

*il est inutile d'entretenir vos lecteurs avant l'assemblée générale.* M. Girard, présent à la réunion, a annoncé sa résolution de terminer d'un coup tous les menus travaux de parachèvement.

» Nous avions tous, avec lui, espéré que le département et la ville livreraient les terrains nécessaires à l'élargissement de la gare des marchandises, et à l'établissement du boulevard maritime de la gare à la Risle, assez tôt pour que la ligne tout entière fût achevée dans les deux années prescrites ; nous nous voyons avec peine ajournés encore, et certes ce n'est pas à notre entrepreneur que nous pouvons nous en prendre (1). Il a devancé ses obligations sur tous les points, et nous avons de lui l'assurance qu'avant le mois de juillet la ligne sera mise en état autant que le permettront les retards subis.»

Puis, avis au public que, pour faciliter les travaux sur le parcours de la ligne, le nombre des trains de voyageurs devra être momentanément diminué, —et nouvelle assurance de la confiance du conseil « dans le succès de notre entreprise.»

Nous venons de voir qu'aux yeux de M. Lucas il était inutile, avant l'assemblée générale, d'entretenir les intéressés des indications de M. Boulanger sur l'état des travaux de la ligne. Il y avait là, du moins, promesse tacite de revenir, séance tenante, sur ces indications, qui auraient mis les actionnaires à portée d'apprécier par eux-mêmes le *parachèvement* réservé à l'œuvre. Dès à présent je dois dire qu'aucune explication n'a été donnée sur ce point à l'assemblée, de sorte que chacun des assistants est parti de la réunion, sans savoir s'il y avait lieu d'espérer les améliorations et les compléments que beaucoup d'entre eux considéraient comme indispensables.

S'il n'était pas survenu, depuis plusieurs mois, un petit incident d'intérieur. — le départ du secrétaire de la compagnie, accepté de confiance, — cette deuxième assemblée générale, fixée au 10 mai, aurait dû se tenir au local *ad hoc*, rue de la Petite-Cité, à Evreux ;

(1) C'est, comme on a pu le remarquer, une reprise plus piano d'un motif déjà connu.

:ar, loin de pouvoir être autorisé à se réunir à Pont-Audemer, on
ı'était même pas en mesure de solliciter régulièrement le trans-
'ert du siége social. Mais on n'occupait même plus ce local et les
itres de la compagnie étaient passés je ne sais où ; — à la gare de
?ont-Audemer, m'a-t-on dit depuis. M. le Préfet eut l'obligeance
le mettre à notre disposition la salle des séances du conseil géné-
'al, à l'hôtel de la préfecture.

« L'assemblée, portait l'avis de convocation, aura pour objet le ses délibérations, outre les affaires ordinaires de la société : l° un emprunt à contracter pour faire face à la subvention déjà votée pour l'amélioration de la Risle, aux dépenses des travaux complémentaires qui ont été décidés, aux frais des procès soutenus, à des droits d'enregistrement, etc.; 2° la modification aux statuts ayant pour but de transférer le siége de la société à Pont-Audemer. »

La réunion était fixée pour une heure après midi ; mais, préalablement, le conseil d'administration devait se rassembler à onze heures, hôtel du Dauphin, pour donner son avis sur la rédaction du rapport dont les bases avaient été arrêtées le 1er avril.

Vers onze heures et demie, personne n'était arrivé ; à midi, on était à table ; à midi et demi on y était encore. Trois fois je m'étais présenté inutilement ; j'allai rejoindre, devant la préfecture, ceux de mes compatriotes qui commençaient à s'y grouper. A un appel qui me fut fait alors, je retournai sur mes pas, et la personne qui venait au-devant de moi me dit textuellement : « Ces Messieurs vous attendent. » — A mon arrivée, on me demande si j'avais des objections à faire au projet de rapport, dont une copie avait été déposée chez moi pendant quelques heures.

Je me trouvais dans ce cas, en effet, et, uniquement pour l'assemblée générale, car je ne croyais pas qu'il y eût lieu de rouvrir devant le conseil une discussion vidée par lui. J'avais rédigé, en toute hâte, une note où j'exposais sommairement mes motifs d'opposition à l'emprunt. Cette note était ainsi conçue :

« Dans ma pensée, une partie de l'emprunt doit être réalisée dès à présent, une autre doit être ajournée, et une troisième enfin doit être rejetée.

» I. Ce qui me paraît devoir être payé sans retard, c'est la carte des faux-frais de la triple procédure dont on connaît les résultats (1)....

» II. Les sections suivantes de l'emprunt me paraissent devoir être ajournées :

» 1° Subvention pour les travaux de la Risle. — Non-seulement on ne sait pas quand les travaux seront adjugés, à quelle époque ils seront commencés et en combien de temps ils devront être acoomplis ; mais encore il convient de tenir compte du vote antérieur réglant que le versement de la subvention ne doit s'opérer qu'à mesure de l'avancement des travaux. Emprunter dès à présent toute la somme, dans un pareil état de choses, ne serait-ce pas aller bien vite en besogne? La meilleure marche à suivre me paraît être celle-ci : décider que le fragment d'emprunt pour la Risle ne commencera à être réalisé qu'après l'ouverture des travaux et qu'il ne sera fait que fractionnairement et dans la proportion des besoins successifs.

» 2° Travaux complémentaires. — Avant de soumettre au vote cette section de l'emprunt, il est essentiel que le chiffre de la somme due à l'entreprise soit définitivement constaté d'une manière irrévocable. Or, nous n'en sommes pas là. — Et d'abord : est-on bien fondé à faire deux choses distinctes de la gare de Glos et du prolongement de la ligne? A demander environ 40,000 fr. pour l'une et 40,000 fr. pour l'autre, quand il paraît certain qu'on a toujours entendu que le tout ne pourrait dépasser 40,000 fr.? Les membres du second comité fondateur sont loin de croire légitime la prétention actuelle de l'entreprise, et il faut quelque temps pour s'entendre sur cette question.

» D'ailleurs, après la vérification des travaux, — mesure indispensable au moment de la livraison du chemin, dans deux mois, — le prix des travaux complémentaires pourra se trouver sensi-

(1) Ici je dois ajouter un mot, toutefois : le troisième procès étant exclusivement l'affaire de M. Girard, il y aurait à déduire du total les faux-frais qu'il a nécessités.

blement modifié et ne plus s'élever à la somme de 76,500 fr. aujourd'hui demandée. Peut-on, en telle circonstance, fixer le chiffre de l'emprunt? — D'ailleurs encore, il y aura à examiner s'il n'est pas des compensations à réclamer, par suite de modifications très-notables apportées dans les conditions primitives d'établissement de notre ligne et qui ont eu pour résultat de diminuer d'une manière sensible, dans certaines parties, le chiffre des dépenses.

» Quant à moi, je le crois. En effet, si originairement l'évaluation du chemin de fer à établir a été fixée telle qu'elle est, c'est que ce chemin devait avoir une plus grande largeur que la largeur actuelle; — c'est qu'on affectait aux gares un terrain à peu près double de celui qu'elles occupent aujourd'hui ; — c'est que la voie évaluée d'abord à 15 kil. 800 mèt. de longueur, n'est plus que de 15 kil. 557 mèt., d'après un tableau publié par M. Girard lui-même; — c'est que le remblai, dans la vallée, devait avoir en général un niveau plus élevé que le niveau définitif ; — c'est que les travaux d'art ont été amoindris et ont subi des modifications pour une partie des éléments de construction; — c'est que le prix fixé pour les bâtiments des trois gares, adoptées primitivement, dépassait le prix des bâtiments que nous avons, etc.

» Pour ces divers cas, et pour d'autres encore non modifiés par le cahier des charges admis, les dépenses faites se trouvant au-dessous des dépenses prévues qui ont servi de base pour fixer le prix de la concession à faire, il semble rationnel d'en conclure que l'entreprise doit à la compagnie ce que, tout à l'heure, j'appelais des compensations. Soutenir le contraire, ce serait s'exposer à faire dire, — contre toute vérité, j'en veux être convaincu, — qu'en prescrivant ou en approuvant les réductions ci-dessus signalées, les ordonnateurs ou les approbateurs de ces mesures ont pu se laisser entraîner à favoriser un intérêt unique contre les intérêts du plus grand nombre.

» Tant que cette question de compensations au profit de la compagnie n'aura pas été étudiée et résolue, je ne pense pas qu'il y ait lieu de voter l'emprunt pour travaux complémentaires.

» III. Pour les autres sections de l'emprunt à rejeter, à mon avis, ce sont les suivantes :

» 1° Droits d'enregistrement. — Le paiement de ces droits semble incomber exclusivement à l'entreprise. N'a-t-il pas été entendu et accepté, en effet, que tous les frais nécessités par et pour l'établissement de notre ligne seraient une charge de l'entreprise ? Il est si vrai que ceux de l'enregistrement dont il s'agit, quoiqu'ils soient la conséquence d'un de nos procès, ne regardent pas la compagnie, que l'entreprise à déjà payé l'enregistrement de tous les actes du même temps qui ont été jusqu'à présent soumis à cette formalité. Comment existerait-il une exception en faveur des frais d'enregistrement demandés pour d'autres actes essentiels, au sujet desquels on avait négligé de remplir cette formalité ? N'oublions pas d'ailleurs qu'il s'agit spécialement ici de l'enregistrement du traité d'amodiation, et que les frais, en pareil cas, sont toujours, à défaut de stipulation contraire, à la charge du fermier ou locataire (art. 31 de la loi du 22 frimaire an VII). Pourquoi, je le répète, une exception en faveur du fermier de la compagnie ?... Convaincu que cette exception ne peut exister, convaincu que l'entreprise avait la charge et même le devoir de le faire enregistrer en temps utile, comme les autres actes intervenus entre elle et la compagnie, je dis qu'il n'y a pas lieu de voter, à la charge de celle-ci, l'emprunt pour les droits d'enregistrement qu'on nous demande (1).

» 2° Création de jetons de présence pour les membres du conseil d'administration.— Pour en faire les frais, il suffira bien, puisqu'on nous promet des bénéfices inespérés, de prélever sur les recettes la somme qui sera nécessaire. Donc l'emprunt est inutile.

» 3° Formation du fonds de réserve ou de roulement.— D'après l'article 42 des statuts, le fonds de réserve doit être prélevé sur les bénéfices produits par l'exploitation (2). S'il est vrai, toutefois,

(1) Ce n'est pas tout ce que j'aurais pu dire alors. Aux *motifs* ci-dessus exprimés il convient d'ajouter le motif irréfutable que j'ai indiqué à la fin du chapitre précédent.

(2) On comprend que les statuts, qui sont rédigés comme si la compagnie devait elle-même exploiter la ligne, aient posé le principe d'un fonds de réserve, destiné à faire face aux dépenses imprévues ; mais le traité pour l'ex-

qu'un fonds de réserve ou de roulement soit nécessaire, soumettons-nous prudemment à la prescription de l'article 42, et malgré la fausse apparence d'augmenter nos intérêts ou dividendes, ne faisons pas un emprunt qui, en réalité, aurait pour conséquence de les diminuer. Mais il y a plus : ce fonds de réserve ou de roulement n'est même pas nécessaire, puisque la compagnie, son chemin fini et son entrepreneur soldé, n'a plus aucune charge à couvrir.— Peut-être objectera-t-on qu'il faut prévoir l'éventualité d'une augmentation du matériel roulant? Ceux qui ont arrêté les bases des traités relatifs à notre chemin de fer y entendaient nécessairement quelque chose. Or ils ont stipulé que, pour une ligne dont la recette brute était évaluée à 350,000 fr. par an, il suffirait d'un matériel roulant « comprenant trois locomotives, deux voitures de première classe, deux voitures mixtes, six voitures de troisième classe, deux fourgons à bagages et quarante wagons à marchandises. » Si l'on arrive jamais à cette recette brute de 350,000 fr., il sera temps alors de songer à accroître le matériel roulant, et alors aussi on en votera volontiers et on en couvrira facilement la dépense.

» Je n'ai pas la prétention d'être infaillible. Aussi, Messieurs, je ne vous demande pas de vous ranger à mon avis, sans examen sérieux, au préalable. Ce que je vous demande, c'est, avant de vous prononcer définitivement, de nommer une commission qui sera chargée de porter son examen et de vous faire un rapport, dans une assemblée générale extraordinaire, tenue à Pont-Audemer immédiatement après la fixation du siége social dans cette ville, sur les questions de savoir : 1° s'il y a lieu d'ajourner....; 2° s'il y a lieu de rejeter, etc.... »

Lorsqu'on m'avait demandé, en séance du conseil d'adminis-

ploitation, reportant sur un tiers la charge de la plus notable partie de ces dépenses, rend cette réserve à peu près inutile pour le compte de la compagnie. Si, dans l'état actuel, il doit être formé un fonds de réserve, c'est presque exclusivement pour le compte de l'exploitant et au moyen de retenues sur les 42 pour cent prélevés pour l'exploitation.

tration, l'expression de ma pensée sur le rapport à soumettre à l'assemblée générale, j'aurais pu offrir à mes collègues la lecture de la note dont je viens de transcrire la partie essentielle ; mais l'heure était avancée, et à la question qui m'était faite je répondis: « Il va être temps de se rendre à la séance générale et je me borne à déclarer que je suis d'avis de ne voter qu'une partie de l'emprunt proposé, d'en ajourner une autre et de ne pas admettre le reste.» — On réplique alors : « Les actionnaires attendront un instant et ils n'auront pas à se plaindre, puisque notre discussion aura pour résultat de leur en préparer une plus courte et moins laborieuse.»

J'indiquai très-sommairement ma thèse, qui rencontra une vive opposition. Un seul point fut, véritablement, un peu discuté: la question de savoir si la gare de Glos et le prolongement de notre ligne, pour éviter un emprunt de parcours à celle de l'Ouest, étaient un seul et même travail, dont le prix ne devait pas dépasser 40,000 fr., tandis qu'on en faisait deux travaux distincts et qu'on en élevait le prix à 76,500 fr. Je fus soutenu par MM. Prévost et Roudil ; mais on se fit un argument contre nous du paragraphe 22 de la convention pour la construction de la ligne et d'un passage (incomplètement rédigé) du procès-verbal de la réunion du 4 mars 1866, à Pont-Audemer, qui peuvent en effet, grâce à la mauvaise rédaction que je viens d'indiquer, se prêter à une double interprétation.

A cela nous répondîmes en posant la question de bonne foi et en invoquant cette circonstance bien réelle : que tous nos compatriotes, présents à la réunion du 4 mars, conservaient la ferme conviction qu'il avait été bien entendu alors que la gare de Glos et le prolongement de la ligne formaient les deux parties d'un tout, à faire pour 40,000 fr., et pas autre chose. — Au vote, il y eut trois voix d'un côté et trois de l'autre. Sur ce point, le rapport ne fut approuvé que grâce à la prépondérance de la voix présidentielle. En somme, il sortait de l'épreuve complètement intact.

Quoiqu'il en soit, ce même rapport, dont le texte mis en délibération portait 76,500 fr. pour la gare de Glos et le prolongement

e la ligne, et qui fut adopté avec ce chiffre, ne parla plus, pour la nême gare et le même prolongement, que de 50,000 fr., lorsqu'il n fut donné lecture devant l'assemblée générale; — et, un peu ılus tard, encore devant l'assemblée, M. Boulanger déclara même ʼu'il ne fallait pas prendre à la lettre ce chiffre de 50,000 fr., et ʼu'il était convaincu que la dépense n'irait pas jusque là......

Vers deux heures et demie, le conseil d'administration alla re-oindre les actionnaires qui l'attendaient depuis une heure après nidi....

Le bureau constitué, il est donné lecture du rapport. En quel-ques mots, j'indique à l'assemblée que je vais en contester une partie des conclusions ; mais tout d'abord je m'aperçois que c'est en vain que j'ai rédigé une note pour être plus précis, et que je lois me résigner à me faire entendre par à peu près et à bâtons rompus. M. Girard surtout me prend à partie: « Vous avez fait cause commune avec les ennemis du chemin de fer, me crie-t-il ; vous êtes devenu son ennemi. » — Comme cette sortie ne provoque aucune admonition, j'y riposte très-vertement...., et je suis rappelé à l'ordre.... Entre autres nouvelles apostrophes, M. Girard m'adresse bientôt une sorte de sommation de me retirer du conseil administratif. Et moi de répondre : « Vous voulez ma démission? Eh bien ! elle était prête ; mais je vous déclare que je ne la donnerai pas.»

Qui le croirait ? C'est principalement la demande de charger une commission d'examiner mes propositions qui paraît mécontenter encore davantage : elle est injurieuse pour les administrateurs, et si l'assemblée l'adopte, ceux-ci ne pourront plus conserver leurs fonctions...., et M. Boulanger, lui aussi, donnera sa démission d'ingénieur de la compagnie !....

Et l'on vota.... et, tout naturellement, après ce qui s'était passé, mes propositions furent rejetées à une très-forte majorité.

Une demande de vote secret avait été formulée par M. Verger aîné; mais elle avait rencontré auprès du bureau un accueil si peu sympathique, que l'auteur se décida à la retirer. Plusieurs actionnaires présents m'ont affirmé avoir la conviction que le résultat aurait pu être différent, si la proposition de vote secret

avait été admise. Pour moi, je ne le crois pas : l'impression sous laquelle on avait fait passer l'assemblée devait bien pouvoir se maintenir quelques instants encore.

J'avais encore d'autres propositions à soumettre à l'assemblée générale : par exemple, au sujet de l'enregistrement des conventions pour la construction et l'exploitation de la ligne, — dans l'intérêt de l'agrandissement des gares et notamment de celle de Pont-Audemer, — etc....; mais, après ce qui venait de se passer, il y avait convenance à m'abstenir. Je déclarai donc que je restais étranger à la suite de la discussion, ***sous toutes réserves***, selon les termes consacrés.

C'était le cas, ou jamais, de faire connaître, par la voie de la presse, aux intéressés qui n'étaient pas et qui ne pouvaient être représentés à l'assemblée générale, les détails contradictoires de la séance. On s'en tint à publier le rapport, avec un extrait des plus écourtés du procès-verbal.

Voici ce que dit le rapport :

« Messieurs, nous n'avons encore à vous présenter.... que l'état où notre société est arrivée relativement à la construction de la ligne et sa situation financière par rapport au capital de premier établissement.... Cependant, arrivés si près du moment où l'exploitation réglementaire va commencer, nous avons, pour vous en faire part, recherché dans l'expérience qui vient de se faire et dans les résultats obtenus les éléments de nos prévisions dans l'avenir.

» Nous avions espéré le complet achèvement de notre entreprise pour le 1er janvier, et nous avons le regret de ne plus pouvoir compter, même pour le 1er juillet, sur l'établissement du boulevard maritime. La question a marché vers sa solution, le décret d'utilité publique a été rendu, l'expropriation est en voie d'exécution, nous arrivons au but; mais les formalités administratives ont des lenteurs (1) qui, pour être sans doute nécessaires,

(1) Ici, du moins, ce n'est plus au conseil municipal de Pont-Audemer qu'on s'en prend.

ne répondent pas mieux à nos impatiences. Il en est de même pour notre gare de Pont-Audemer : les terrains complémentaires qui doivent permettre son achèvement, n'ont pu encore nous être livrés par le département. Cet état de choses a eu deux conséquences fâcheuses....

» Les retards subis ont empêché que certains points de la ligne reçussent la dernière main.....

» L'exploitation n'a malheureusement pu être que partielle, puisque nous ne sommes pas encore rattachés à la Risle maritime, et, par elle, au Havre, où nous ne vous avons pas dissimulé que nous voyions nos plus importants éléments de trafic.

» Quoi qu'il en soit, cette exploitation provisoire aura été éminemment utile à notre société, et nous ne saurions nous louer trop de l'initiative hardie et heureuse qui non-seulement a mis en marche le chemin de fer, mais y a encore, malgré la lacune si difficile à combler, relié tout un service maritime. Un matériel important de bateaux à vapeur, chalands et remorqueurs y est déjà employé, de nouvelles et plus complètes installations sont en voie de préparation, et nous avons tout à attendre de cette organisation que personne ne pouvait espérer voir établir sur une aussi grande échelle.

» Les habitudes commencent à se former, les voyageurs et les marchandises prennent leur direction par notre voie, et les incessants progrès, déjà constatés depuis neuf mois, sont autant d'acquis à notre compagnie à laquelle ainsi les difficultés des débuts sont en partie évitées.

» La recette de l'année sur la ligne, à ne compter que les chiffres actuels et en y comprenant les écorces qui, de toutes parts, se dirigent sur Pont-Audemer, s'élèvera à environ 180,000 fr. Il n'est assurément pas exagéré de porter le trafic à un tiers en sus, quand l'organisation définitive aura été constituée et quand, surtout, nous pourrons prendre au Havre tout ce qui nous échappe nécessairement encore. Nous atteindrons ainsi 240,000 fr. Les frais d'exploitation fixés à 42 0/0, soit 100,000 fr., laisseraient disponible une somme de 140,000 fr. — Les intérêts des obligations émises et à émettre, l'amortissement et les autres charges fixes

s'élèvent à environ 70,000 fr., et il resterait 70,000 fr., c'est-à-dire bien près de 5 0/0, sur les 1,500,000 fr. d'actions. Ce sont là des espérances fondées, nous le croyons fermement, et nous sommes heureux de vous les annoncer.

» Nous n'aurons pas besoin d'insister de nouveau sur l'importance, pour notre entreprise, du boulevard qui permettra des relations suivies avec le Havre, quand nous aurons donné les chiffres suivants :

» La navigation fluviale n'apportait à Pont-Audemer, avant la création de notre ligne et le service maritime de M. Girard, que 400 tonnes environ par mois.— Dès le premier mois de ce service, le trafic s'est élevé à 600 tonnes; dans le second, à 1,400.

» C'est alors qu'est survenu un sinistre que vous avez connu et qui, joint aux difficultés de l'hiver, a ralenti ce mouvement ascendant. Le commerce a, un moment, perdu confiance dans la navigabilité de la Risle, et il a fallu de nouveaux efforts pour le ramener. Vous êtes comme nous témoins de ces efforts, et nous pouvons vous dire que le succès y répond. Le trafic est revenu : il a atteint 1,900 tonnes ce mois-ci.

» Si, dans l'état des choses, sans voie ferrée du quai à la gare, avec une rivière encore semée d'obstacles, de pareils résultats sont obtenus, nous n'élevions pas tout à l'heure trop haut nos prévisions. — Cela nous impose l'obligation de presser de toutes nos forces l'établissement du boulevard avec sa voie de fer, et l'amélioration de la Risle.... »

Pour ce second travail, ajoute le rapport, « les études sont terminées, l'enquête a eu lieu et nous attendons tous les jours la mise en adjudication des travaux.

» Il est un autre travail sur lequel nous aurons aussi à insister; nous voulons parler de l'établissement du chemin de Corneville à la gare de ce nom récemment construite. A défaut de ce chemin, un trafic relativement considérable échappe encore à notre ligne. Nous avons l'assurance que l'administration se préoccupe de cet état de choses et que le chemin ne tardera pas à être ouvert.

» Nous arrivons à l'objet de notre réunion. Les avis de convocation vous ont appris déjà que notre assemblée est à la fois ordi-

naire et extraordinaire. Nous avons en effet à vous proposer de confirmer le choix du nouveau membre du conseil d'administration, à vous exposer l'état des travaux et de nos finances ; et nous voulons en outre : 1° vous soumettre un projet d'emprunt pour compléter notre capital de premier établissement; — 2° vous demander des pouvoirs pour la modification de deux articles des statuts. »

I. Conseil d'administration. — Ici, indication du choix, par le conseil d'administration, de M. de Léséleuc comme sixième administrateur, et demande de confirmer ce choix.

« II. Etat des travaux. — Il résulte d'un rapport de M. Boulanger...., qu'il reste à exécuter sur les travaux faisant l'objet du forfait avec l'entrepreneur :

| | |
|---|---|
| » 1° Une maison de garde à Condé.............. | 4,000 fr. |
| » 2° Elargissement des remblais aux abords de la gare de Pont-Audemer.......................... | 2,500 |
| » 3° Achèvement des chemins latéraux et déviés, asséchement et appropriation des passages à niveau et des gares........................................ | 4,000 |
| » 4° Un hangar en charpente dans la gare de Montfort............................................ | 3,000 |
| » 5° Pose et ballastage de la voie destinée à relier la gare au quai maritime (les rails et traverses étant approvisionnés).................................. | 8,000 |
| » 6° Complément de la couche de ballast, règlement et régularisation de la voie entre Glos et Pont-Audemer............................................ | 9,000 |
| » TOTAL.................. | 30,500 fr. |

» Les dépenses, en exécution de l'article 22 du marché de construction, ayant trait aux fournitures et aux travaux nécessités par le prolongement de la ligne jusqu'à la gare de Glos, et les travaux de construction de la gare à Glos, n'ont pu encore être réglés ; nous ne pouvons les porter ici que pour le montant

approximatif que nous donne l'entreprise, soit 50,000 fr. (1).

» Ces dépenses seront soumises à une vérification contradictoire lors de l'achèvement de la ligne ; mais nous avons pensé qu'il y avait lieu d'en adopter provisoirement le chiffre pour vous fixer sur la situation de notre compagnie....

» III. Situation financière. — .... La presque totalité du capital a été encaissée. Mais pour en finir, M. Girard, qui avait déjà pris en compte le solde des actions, prend encore ce qui reste dû sur les obligations, et nous devons considérer comme intégralement reçu le montant de nos titres.

» Il nous a été versé, depuis votre première assemblée générale, 100,000 fr. sur les 200,000 fr. qui nous restaient alors dus sur le capital des subventions, et nous avons fait remise de cette somme à l'entreprise ; par suite, notre situation financière s'établit ainsi :

CRÉDIT.

| | |
|---|---|
| 1° Capital actions remis à l'entreprise.......... | 1,500,000 fr. |
| 2° Capital obligations remis à l'entreprise...... | 1,015,000 |
| 3° Sur capital subventions remis à l'entreprise.. | 400,000 |
| 4° Solde à recevoir de l'État sur capital subventions.............................................. | 100,000 |
| 5° Travaux restant à exécuter................ | 30,500 |
| Total.... ......... | 3,045,500 fr. |

DÉBIT.

| | |
|---|---|
| 1° Forfait convenu avec l'entreprise........... | 3,015,000 fr. |
| 2° Travaux complémentaires sauf à vérifier..... | 50,000 |
| 3° Subvention votée pour l'amélioration de la Risle.............................................. | 50,000 |
| Total............... | 3,115,000 fr. |

(1) C'est le chiffre nouveau ; on avait écrit d'abord 76,500 fr.

BALANCE.

| | |
|---|---|
| Le crédit est de.............................. | 3,045,000 fr. |
| Le débit, de................................ | 3,115,000 |
| Il y a par suite insuffisance de................ | 69,500 fr. |

EN CRÉDIT.

| | |
|---|---|
| 1° Capital actions............................ | 1,500,000 fr. |
| 2° Capital obligations......................... | 1,015,000 |
| 3° Sur le capital obligations.................. | 400,000 |
| 4° Travaux restant à faire..................... | 30,500 |
| Total................ | 2,945,500 fr. |

EN DÉBIT.

| | |
|---|---|
| 1° Montant du forfait, 3,015,000 fr.; 2° montant des travaux complémentaires, 50,000 fr........... | 3,065,000 fr. |
| Notre débit envers l'entreprise est donc de...... | 119,500 fr. |

» IV. Projet d'emprunt. — Vous venez de voir, Messieurs, que notre société a à faire face à un déficit de........... 69,500 fr.

Il y a lieu de joindre à cette somme :

| | |
|---|---|
| 1° Les 30,500 fr. de travaux restant à exécuter par l'entreprise et qui vont devenir prochainement exigibles.................................... | 30,500 |
| 2° Les honoraires à payer à nos conseils dans les procès... et qui s'élèveront à.................... | 3,500 |
| 3° Les droits d'enregistrement devenus nécessaires sur nos traités d'exploitation et de construction et qui peuvent être évalués à.......................... | 5,000 |
| 4° Pour la création des jetons de présence que vous avez décidée à votre assemblée de 1867............ | 1,000 |
| 5° Et pour former un fonds de roulement qui dispense à chaque besoin imprévu d'avoir recours à de nouvelles délibérations.......................... | 30,500 |
| Total........... | 140,000 fr. |

» Nous vous proposons de faire une émission d'obligations qui produise cette somme de 140,000 fr.

» V. Projet de modification aux statuts. — Vous avez, à votre assemblée du 28 avril 1867, émis déjà le vœu que le siége de notre société, fixé à Evreux par l'article 3 des statuts, fût transféré à Pont-Audemer. Nous avons fait des démarches dans ce but; M. le Préfet nous a donné son adhésion, mais l'affaire doit être portée au conseil d'Etat. Pour cela, des pouvoirs spéciaux de votre part sont nécessaires.

» Enfin plusieurs d'entre vous, titulaires d'actions nominatives, nous ont demandé à être dispensés de déposer leurs titres pour établir leur droit d'assister à l'assemblée générale, dépôt inutile puisque ce droit résulte de leur inscription sur nos registres.

» En présence des termes de l'article 33 des statuts, nous n'avons pu nous rendre à ce désir; mais nous demanderons, si vous nous en donnez procuration, cette autre modification à nos statuts.

» Nous vous proposons, tant sur cette question que sur la précédente, de conférer tous pouvoirs à M. le président du conseil d'administration.»

Tel est le rapport. A la suite, le *Journal de Pont-Audemer* donne le *nota* suivant: « Il avait été déposé pour l'assemblée générale, 794 actions par cinquante porteurs; le nombre des actionnaires présents à la réunion était de quarante-sept, représentant 733 actions, réunissant 109 voix. »

Et pour tenir lieu du procès-verbal, il ne se trouve après, dans le même journal, rien de plus que les indications que voici:

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

« *Première résolution*.... — Conformément à la proposition développée dans le rapport, l'assemblée générale confirme la nomination, comme membre du conseil d'administration, de M. A. de Léséleuc, directeur au Havre de la compagnie d'assurances générales.

» *Deuxième résolution*.... — Conformément à la proposition du conseil d'administration, l'assemblée décide qu'il sera fait un emprunt pour faire face aux 140,000 fr. nécessaires à la société pour

les causes détaillées dans le rapport; et elle donne tous pouvoirs au conseil d'administration pour émettre des obligations, quand il le jugera utile et au taux qu'il croira convenable. Avant d'émettre les nouvelles obligations au-dessous du taux de la première émission et quel que soit le taux de la seconde, la préférence de souscrire ces obligations sera réservée aux anciens souscripteurs d'actions et d'obligations. — Le conseil est autorisé à faire l'emploi des fonds ainsi qu'il avisera au mieux des intérêts de la compagnie.

» *Troisième résolution....* — Conformément à la proposition du conseil d'administration, développée dans le rapport, l'assemblée donne tous pouvoirs à M. le président du conseil à l'effet de modifier: 1° l'article 3 des statuts, en ce sens que le siége de la société sera transféré d'Evreux à Pont-Audemer; — 2° et, dans l'article 33, les dispositions qui obligent les actionnaires propriétaires de titres nominatifs à déposer ces titres dans la caisse de la société pour avoir droit d'assister aux assemblées générales.

» *Quatrième résolution....* — Le rapport présenté par MM. Regnard, Verger et Couillard, comme membres élus.... de la commission chargée de la vérification des comptes, est approuvé.

» *Cinquième résolution....* — L'assemblée approuve le rapport du conseil d'administration.»

Des débats sur la demande d'emprunt, pas un mot! — Pas un mot des observations provoquées par ce chiffre de 30,500 fr. pour les travaux restant à exécuter par l'entreprise!

Pourtant, sur ce dernier chef aussi, il y avait eu des réclamants et j'étais du nombre; mais, en assaisonnant son fragment de réponse d'un sourire sardonique des plus marqués, M. le vice-président sembla nous avoir atteints et convaincus de ne rien comprendre à ces questions....

Pour ma part, je n'ai pas le moindre sentiment de honte à confesser que je n'entends rien à l'art de grouper les chiffres, pour en tirer les arguments les plus divers.

Plus loin, au reste, je reviendrai sur ce point.

## CHAPITRE XII.

**Débats. — Réunion du 8 juin. — Une lettre au journal. — Observations supplémentaires.**

Je me croyais dans le vrai en n'adhérant pas à la plupart des conclusions du rapport présenté à l'assemblée générale. Aussi, lorsque le *Journal de Pont-Audemer,* au lieu du procès-verbal qu'on attendait, qu'on était en droit d'attendre, en donna tout simplement un abrégé se prêtant à la supposition que toutes les conclusions du rapport avaient été admises sans contrôle, je ne balançai pas à demander au même journal l'insertion d'une lettre, où, signalant l'insuffisance de sa communication et proclamant l'utilité, en ce qui touche notre chemin de fer, d'insertions régulières et complètes, j'analysais très-sommairement mes propositions à l'assemblée générale, avec un simple mot de *réserves* sur les parties du même rapport relatives à l'état des travaux et à la situation financière.

Le *Journal de Pont-Audemer* ajoutait, en son nom : « Si nous n'avons pas publié *in extenso* le procès-verbal dont il est parlé ci-dessus, ce n'est pas pour épargner quelques lignes d'impression ; c'est uniquement parce que la communication qui nous a été faite ne contenait que les renseignements que nous avons donnés. Aujourd'hui, comme toujours, nos colonnes seront ouvertes aux documents qui peuvent intéresser les actionnaires de notre chemin de fer. »

Cette lettre engagea M. le président du conseil d'administration à faire une réponse qui, avec une allusion critique fort acceptable, se termine par l'assurance *que les autres membres du conseil ne sont pas moins désireux* que moi *de montrer aux actionnaires qu'ils sont tout dévoués à leurs intérêts,* — et qui, d'ailleurs, ne

touche qu'un seul point, la subvention de la Risle. Les prévisions du conseil, dit M. le président, étaient d'autant plus fondées, que, peu de jours après, le 20 mai, M. le Préfet de l'Eure lui adressait la lettre dont il cite la partie que voici :

« Monsieur le président, par une lettre du 16 de ce mois (mai), M. l'ingénieur » en chef du département m'annonce que le projet approuvé pour la rectification » du coude des Vignettes pourrait être mis sans délai en adjudication, si la » compagnie du chemin de fer de Glos à Pont-Audemer se trouvait en mesure » de verser la subvention de 50,000 fr. qu'elle accorde...., etc. »

D'où la conséquence que « le prompt versement des 50,000 fr. était une chose nécessaire et une condition *sine qua non* du commencement des travaux. » — Dans tous les cas, ce n'était ni une application du vote primitif de versement proportionnel à mesure de l'avancement des travaux, ni une garantie que, s'il y avait commencement des travaux, on en verrait aussi l'achèvement. Passons, néanmoins. D'ailleurs, le conseil est revenu sur ce côté de la question, lors de la réunion du 8 juin, à Pont-Audemer.

Procès-verbal de cette réunion... — « M. le président ayant déclaré la séance ouverte, M. Prévost annonce que M. Canel l'a chargé de prévenir qu'il ne pourrait y assister. — M. le président exprime, en même temps que le regret de voir de la part de M. Canel une sorte d'abstention systématique malgré le soin pris de prendre son jour pour la réunion, le sentiment douloureux qu'il a éprouvé à la lecture d'une lettre récemment publiée par M. Canel dans le *Journal de Pont-Audemer*. — Il ne s'explique pas la prétention de M. Canel de vouloir paraître porter plus de soins aux intérêts de la compagnie que ses collègues, et la critique qu'il lui plaît de faire des décisions prises par le conseil à la majorité des voix. Il fait appel à MM. les autres membres pour qu'ils essaient par la conciliation de ramener M. Canel à une meilleure appréciation des vrais intérêts de la compagnie, que sa manière d'agir tend à compromettre, et de le faire entrer dans une voie plus régulière. — Chacun des membres s'associe à ces sentiments. »

Vient ensuite la mention de la lettre de M. le Préfet, dont j'ai déjà transcrit le commencement, et qui continue ainsi :

« Je vois que l'engagement pris par votre compagnie ne l'oblige à se libérer
» qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dans la proportion des
» crédits alloués par l'Etat; cependant, si, nonobstant cette condition, vous
» consentiez à acquitter dès maintenant la somme de 50,000 fr., que vous avez
» promise, j'obtiendrais, je pense, facilement, que les travaux fussent entrepris
» et poussés avec activité : ce qui serait favorable aux intérêts de la compagnie.
» — Je fais part de ces observations à M. l'ingénieur en chef, en le priant de
» presser la rédaction et la présentation des projets qu'il pourrait être le plus
» intéressant d'entreprendre parmi ceux que vous avez subventionnés (1).... »

Le rapport continue en disant que le conseil décide à l'unanimité de faire à la lettre de M. le Préfet la réponse suivante :

« Monsieur le Préfet....., le conseil d'administration de la compagnie....
» a décidé aujourd'hui sur l'émission d'un emprunt qui lui permettra de mettre
» très-prochainement à la disposition de l'Etat les 50,000 fr. que la compagnie
» a votés pour l'amélioration de la Risle. Mais si nous versons en une seule
» fois cette somme, nous ne sommes autorisés à le faire que si l'administration
» est décidée à procéder dans un court délai à la totalité des travaux s'élevant
» suivant les projets à 600,000 fr. — Il vous plaira sans doute, Monsieur le
» Préfet, de me faire connaître l'intention de l'administration que je m'empres-
» serai de transmettre à mes collègues pour vous donner la réponse définitive
» de la compagnie..... »

Le procès-verbal ajoute : « Le conseil, en vertu des pouvoirs que lui a donnés l'assemblée générale du 10 mai dernier, vote à l'unanimité aussi :

» Que l'emprunt décidé par ladite assemblée sera formé de 480 obligations émises à 290 fr., remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-quinze ans, par voie de tirage au sort et productives de 15 fr. d'intérêt par an. — 100 fr. seront payables en souscrivant ; 100 fr. un mois après, et 90 fr. encore un mois après. — La préférence sera laissée aux anciens souscripteurs soit d'obligations, soit d'actions. — L'émission sera ouverte du 15 juin au 15 juillet. — Il sera accordé la faculté de verser par anticipation

(1) Cette partie de la lettre ne figurait pas d'abord au *Journal*. Elle est un témoignage de sympathie pour notre ligne, et les actionnaires en seront reconnaissants envers M. le Préfet.

avec escompte de 4 0/0. — Le coupon de 7 fr. 50 au 1er janvier 1869 sera acquis tout entier aux titres libérés.

» Ainsi délibéré à Pont-Audemer, le 8 juin 1868.... »

Comme on l'a vu, je n'assistais pas à cette réunion, et je m'y étais décidé en apprenant indirectement qu'il ne devait être question, dans la séance, que de l'émission de l'emprunt, auquel je n'avais pas adhéré. Je m'étonnerais que d'autres n'en eussent pas fait autant; toutefois mon absence fut très-mal prise, et l'impression de mes collègues exprimée de telle manière dans le procès-verbal qu'on vient de lire, qu'il me sembla à propos d'y opposer quelques mots de réponse. J'adressai donc à M. le directeur du *Journal de Pont-Audemer* la lettre suivante :

« Monsieur le directeur, vous avez été mis en mesure de publier le procès-verbal de la dernière réunion du conseil d'administration de notre chemin de fer. *J'applaudis et j'applaudirai toujours* à de pareilles communications qui intéressent bon nombre de mes concitoyens; mais comme la part que me fait cette pièce me semble pesée avec un poids quelque peu exceptionnel, j'use de mon droit de la contrôler.

» Voyons donc! J'ai à ma charge: 1° « Une sorte d'abstention systématique, » malgré le soin de prendre mon jour pour la réunion; » — 2° l'insertion d'une lettre au *Journal de Pont-Audemer* du 23 mai; — 3° la prétention de vouloir porter plus de soins aux intérêts de la compagnie que mes collègues; — 4° la critique des décisions prises en conseil à la majorité des voix; — 5° Une mauvaise appréciation des vrais intérêts de la compagnie, que ma manière d'agir tend à compromettre; — 6° ma sortie de la voie régulière.....

» Je ne sais, — mais je pressens, — qui a formulé ainsi au procès-verbal les plaintes que, dans la séance susdite, M. le président a portées contre moi, assurément en d'autres termes; mais, franchement, la rédaction ne me paraît pas heureuse.

» Ma *sorte* de système d'abstention malgré mon jour pris pour la réunion? — Deux fois seulement, en plus de deux ans, j'ai manqué aux convocations; donc mon système d'abstention ne serait pas bien solidement établi, et notez qu'on n'a pas pris mon jour, mais que je me suis borné à donner mon adhésion pour le jour proposé.

» Publication de ma lettre au journal? — Si elle a eu lieu, c'est moins à moi qu'il faut s'en prendre qu'à celui qui s'est imaginé de ne montrer, par cette même voie, qu'une des faces de la séance.

» Ma prétention de me poser comme plus soigneux que mes collègues? — Où

ai-je affiché cette prétention? J'ai dit, au contraire, que je ne me croyais pas infaillible, et c'était précisément pour cela que je demandais, en séance d'assemblée générale, la nomination d'une commission pour l'examen de ma manière de voir, bonne ou mauvaise. La seule prétention que j'ai, c'est que mes actes de mandataire, quels qu'ils soient, arrivent à la connaissance de mes mandants, quelle qu'en doive être la responsabilité, et cette prétention est un droit et même un devoir, à mon point de vue.

» Ma critique des décisions de la majorité du conseil? — Il me semble que partout les minorités ont bien le droit de critiquer les décisions des majorités; mais je n'ai même pas usé de ce droit. Je m'en suis tenu à dire les raisons que je croyais avoir de ne point penser comme la majorité.

» Ma mauvaise appréciation des vrais intérêts de la compagnie? — Qui l'affirme? la majorité; mais il s'est trouvé des minorités qui étaient dans le vrai, et il peut s'en trouver encore. Dans l'espèce, l'avenir prononcera. Provisoirement, je me permets encore de ne pas être bien convaincu que je tends à compromettre les intérêts de la compagnie, lorsque je me montre méticuleux, si l'on veut, en matière d'emprunt, et que je cherche à établir que nous pouvons avoir quelques réclamations à faire valoir contre l'entreprise.

» L'irrégularité de mes tendances? — J'avoue que je ne comprends guère ceci, à moins que ce ne soit une nouvelle allusion à ma lettre. S'il en était ainsi, je répéterais que cette irrégularité a été la conséquence nécessaire de l'irrégularité de la communication tronquée faite au *Journal de Pont-Audemer*.

» La conclusion de ces reproches c'est que je dois être ramené à l'ordre par voie de conciliation, et, ajoute le rédacteur du procès-verbal, « chacun des « membres présents s'associe à ces sentiments. »

» Je soupçonne aussi cette dernière phrase de ne pas être d'une orthodoxie absolue. En effet, des deux administrateurs que j'ai vus le lendemain et le surlendemain de la séance, l'un m'a parlé des résolutions prises au sujet de l'emprunt, sans me dire un mot du reste, et sans rien essayer pour le commencement de ma conversion, et l'autre n'a fait qu'une allusion, pour ainsi dire imperceptible et nullement approbative, à ce qui avait pu m'être personnel dans la réunion.

» Que concluerai-je de tout cela, à mon tour? Rien. J'aime mieux laisser le soin de la conclusion au bon sens public..... »

Il m'est revenu que cette réponse, ainsi que la lettre, résumé de mes observations contre l'emprunt, avaient été généralement considérées comme conformes aux convenances. C'était bien ma volonté qu'il en fût ainsi. Aussi, pour éviter qu'on pût m'adresser

le reproche d'être resté, notamment en écrivant ma première réclamation, sous l'impression des *vivacités* du 10 mai, je m'étais astreint à ne parler que de la question principale agitée dans l'assemblée générale. Il n'eût pas été inutile, pourtant, au lieu de m'en tenir à poser de simples *réserves* non spécifiées, de signaler les divers points du rapport qui me semblaient les rendre nécessaires. Aujourd'hui je les reprends.

D'abord, c'est le résumé de l'appréciation de M. Boulanger sur l'*état des travaux*. — D'après cette appréciation, avec 30,500 fr. de travaux, tout serait dit et M. Girard pourrait considérer comme remplies toutes les conditions de son traité à forfait. — Je pose, bien entendu, mes réserves à cet égard.... Pour les gares, par exemple, est-ce qu'il n'y a rien de plus à établir que quelques remblais et un hangar? Est-ce qu'à Pont-Audemer en particulier, où il n'y a pas même le plus modeste water-closet, il ne reste rien à compléter, ne fût-ce, que la solidification du hangar des marchandises? Est-ce qu'en réalité la ligne a des clôtures? Et les banquettes prescrites par l'article 7 du cahier des charges, où sont-elles? — Je n'en finirais pas si je voulais aligner ici tous les points d'interrogation nécessaires.

Oui, il reste beaucoup plus à faire que ne le suppose M. Boulanger; il reste aussi à vider la question des compensations que j'ai déjà posée et que je traiterai à part. Quel qu'ait été le laisser-aller de l'assemblée générale, il ne crée pas une fin de non-recevoir contre l'inaliénable principe de vérification, au moment de la livraison de la ligne; principe que peut, que doit invoquer, non-seulement la compagnie, mais encore le département, — mais encore le Gouvernement lui-même.

Je restreins à quelques mots mes remarques sur la situation financière.

En ce qui touche le *crédit*, puisque la majorité du conseil paraît ne pas être convaincue du droit de la compagnie à des compensations, je comprends qu'elle ne les ait pas portées au *crédit* comme *mémoire*. Pour moi, je les y aurais inscrites à ce titre, — et je leur *réserve* leur rôle.... éventuel.

Par contre, je n'aurais pas fait mention, à ce même crédit, des

30,500 fr. pour « travaux restant à exécuter », puisque, la fin de ces travaux étant alors annoncée pour le 1er juillet, ils étaient pour ainsi dire exigibles ; ou, si je l'y avais insérée, je l'aurais reproduite au débit, à cause de la presque exigibilité de la somme, — et j'aurais eu alors le véritable chiffre de l'insuffisance en présence de laquelle se trouvait la compagnie : non pas 69,500 fr., mais 100,000 fr.; chiffre exact et qui se compose de 50,000 fr. pour le supplément de dépense demandé pour Glos, et 50,000 fr. pour la subvention de la Risle. De cette manière il n'y aurait pas eu la confusion qui, en séance, s'est produite dans quelques esprits, au sujet des 30,500 fr. pour complément de travaux, portés au paragraphe : *Projet d'emprunt*.

Voyons, à son tour, le paragraphe qui résume le compte de l'entrepreneur. — Il y est dit que, sur les 500,000 fr. de subvention à la charge de la ville, du département et de l'Etat, 400,000 fr. ont été versés à l'entreprise ; mais sur les caisses qui ont payé, pas un mot d'indication ! Des actionnaires se préoccupaient de ce point, en revenant d'Evreux. Ils me firent des questions ; j'y réponds aujourd'hui (plus complètement que je ne pus le faire alors), d'après une lettre de M. Boulanger, datée du 16 juillet 1867. J'y lis, en effet, ce qui suit : « A ce jour M. Girard a touché, au nom de la compagnie, 1° le 11 février 1867, 300,000 fr. payés par le département en acquit de pareille somme promise par ce dernier et la ville de Pont-Audemer ; 2° et les 50,000 fr. mandatés le 11 juin dernier par M. l'ingénieur en chef du département. De telle sorte, qu'il ne reste plus dû que 150,000 fr., qui seront versés dans les termes fixés par le décret impérial du 9 juin 1866.... »

Ainsi, en juillet 1867, M. Girard avait reçu les subventions de la ville et du département, plus 50,000 fr., sur la subvention de l'Etat (la somme ci-dessus mandatée par M. l'ingénieur en chef). Ultérieurement l'Etat paya encore 50,000 fr.; total, 400,000 fr. Restait à toucher, lors de l'assemblée générale, la somme de 100,000 fr., dont la moitié, échue le 1er février 1868, a dû être versée à l'entreprise peu de temps après la réunion, et dont l'autre moitié, indiquée payable pour le 1er août, ne pouvait longtemps se faire attendre.

Ce n'était donc plus envers M. Girard, mais envers le département, que la ville était redevable de 150,000 fr. — J'ajouterai que, vers la fin d'avril 1868, après main-levée de la signification, faite à la ville le 20 septembre 1866 par le comptoir agricole, d'un transport de 400,000 fr. consenti, à cette société de crédit, par M. Girard le 13 du même mois, notre receveur municipal a versé 120,000 fr. à-compte entre les mains du payeur du département. Restait dû 30,000 fr.... Mais ici je m'écarte de la question; je m'empresse d'y rentrer, et ce va être à l'occasion du remboursement des nouvelles obligations en 95 ans, d'après le procès-verbal de la réunion du 8 juin, — en 94 ans, d'après le prospectus publié quelques jours après, afin de signaler l'ouverture de la souscription.

Ici, au reste, ce n'est pas moi qui ai la parole; je me borne à transcrire la partie principale de la lettre d'un actionnaire, déposée chez moi, pendant une de mes absences.

« Comment se fait-il, dit mon honorable correspondant, que le conseil ait fixé la période de 95 ans pour le remboursement des diverses parties du dernier emprunt? Est-ce qu'il n'y en a pas une (les 50,000 fr. de subvention pour la Risle) pour laquelle il doit être fait une exception? M. Girard n'a-t-il pas déclaré qu'il prenait en charge, « pendant le cours de son exploitation, le ser-» vice d'intérêts et d'amortissement de cette émission supplé-» mentaire? » — Ce qui est certain pour moi, c'est que ces cinquante mille fr. devront être remboursés, pendant la durée de son bail, c'est-à-dire pendant une période qui ne pourra excéder 25 ans. Il aurait donc fallu faire deux catégories de titres et faire aussi une différence dans le prix de l'émission; car ces obligations remboursables en 25 ans seront certainement préférées à celles qui ne devront être remboursées que pendant une plus longue période.... »

Y a-t-il lieu véritablement de dire que les termes de l'engagement de M. Girard impliquent pour lui l'obligation de rembourser tout l'emprunt des 50,000 fr. au nom de la Risle, pendant les 25 ans de son exploitation? — C'est une question de droit sur laquelle je m'abstiens d'émettre un avis quelconque. Mon simple titre d'a-

vocat *in partibus* me commande cette réserve. — Dans tous les cas, il y aura plus tard à se souvenir de la part, quelle qu'elle soit, à payer par l'exploitant dans le total de la dette de la compagnie, soit pour les intérêts, soit pour le remboursement.

## CHAPITRE XIII.

### Emission de nouvelles obligations. — Réunion du conseil administratif.

Pour l'émission des nouvelles obligations, il fallait un prospectus. Le secrétaire d'emprunt du conseil le rédigea, et la rédaction ne manqua pas de porter le cachet ordinaire des produits de sa plume. Exemple : « La souscription, dit-il, est ouverte.....: à Pont-Audemer, à la gare du chemin de fer ; à Evreux, chez M. Simon, banquier ; à Paris, chez M. Girard....., et chez chacun de MM. les administrateurs de la compagnie. » Puis vient la liste des noms de ceux-ci, le mien compris. — Pour m'en tenir à ce qui m'est personnel, qui donc avait autorisé M. Gounot à me signaler comme recevant les souscriptions ? Après ce qui avait eu lieu, et sans y être autorisé, c'était tout simplement une inconvenance.

Mais, si je ne me trompe, c'est la première fois que je nomme M. Gounot..... M. Gounot a été notaire à Sémur, ressort de la cour de Dijon, où plusieurs de nos concitoyens ont des relations.... Il est, à Pont-Audemer, le représentant de M. Girard, et, à ce titre, il dirige l'exploitation de notre ligne. Toujours présent aux séances du conseil d'administration, depuis son arrivée dans le pays, il est devenu, par une sorte d'adoption irrégulière, comme l'héritier de M. Nicole, l'ex-secrétaire de la compagnie. C'est donc lui qui va encore rédiger le procès-verbal de la réunion administrative du 5 août 1868, la première après celle du 8 juin.

Il est clair qu'une autre réunion aurait dû être provoquée antérieurement au mois d'août, ne fût-ce que pour mettre la compagnie en mesure d'avoir un secrétaire à elle, à partir du 1er juillet, époque de son entrée en jouissance légale de la ligne ; car lorsque deux intérêts distincts sont en présence, il est indispensable que chacun d'eux ait son mandataire particulier. Mais il n'en fut point question autrement qu'en paroles.

Enfin, le 5 août, MM. le marquis de Croix, Lucas, Prévost, Roudil et Canel sont réunis.

« M. le président, dit le procès-verbal, donne le résultat de la souscription ouverte pour l'émission de l'emprunt de 140,000 fr. Il avait été souscrit, dès le 8 juin, lors de la dernière réunion du conseil, trente obligations, par M. le marquis de Croix, formant 8,700 fr.; dix, par M. Prévost,..... 2,900 fr.; dix, par M. Lucas, ..... 2,900 fr.; dix, par M. Lézéleuc,..... 2,900 fr.; deux recueillies à Pont-Audemer, 580 fr.; quarante, recueillies auprès d'étrangers, 11,600 fr.; en tout cent-deux obligations, formant 29,580 fr.

» M. le président exprime le regret que l'appel de la compagnie n'ait pas été mieux entendu. La société, cependant, ne restera pas endettée. Il annonce que M. Girard, ainsi que le montre la lettre dont il va donner lecture, continue son concours à l'affaire et qu'il prendra, en paiement de tout ce qui lui restera dû, des obligations à leur taux de 290 fr. La compagnie, dit M. le Président, ne peut que remercier M. Girard.

» Mais il y aura nécessité de faire face encore : 1° à la subvention votée pour la Risle, 50,000 fr.; — 2° aux honoraires des conseils, 3,500 fr.; — 3° aux droits d'enregistrement des traités d'exploitation et de construction évalués à 5,000 fr.; — 4° à la création de jetons de présence, évalués à 1,000 ; — total, 59,500 fr. — Si on déduit les 29,580 fr., montant des souscriptions plus haut détaillées, il reste encore à trouver 29,920 fr.

» M. le président croit qu'il est d'un intérêt sérieux de ne pas baisser le taux de l'émission de l'emprunt ; il ne doute pas qu'avant peu les obligations de la compagnie ne dépassent le pair, et il croit que l'exemple d'une compagnie voisine, qui a subi un sacrifice important pour placer les siennes, n'est pas à suivre. Il souscrit,

en conséquence, personnellement, au taux d'émission, pour en verser le montant au fur et à mesure des besoins, le nombre d'obligations nécessaire pour former les 29,920 fr. qui manquent, ou, si le public en souscrit une partie, ce qui en restera. Il n'entend agir que dans le seul intérêt de la compagnie. »

Suit la lettre de M. Girard, indiquée ci-dessus. Le procès-verbal donne ensuite la lettre suivante de M. le Préfet.

« Monsieur le président, — J'ai communiqué votre lettre du 8 de ce mois à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, en lui demandant de me faire connaître dans quel ordre les travaux d'amélioration de la Risle maritime lui paraîtraient pouvoir être poursuivis; mais ce fonctionnaire pense que la condition d'exécuter ces travaux dans *un court délai* équivaut à un refus de verser en une seule fois la subvention promise par votre compagnie, parce que l'administration supérieure ne peut s'engager à faire des dépenses au-delà de la limite des crédits que les budgets annuels mettent à sa disposition.

» Cette observation me paraît fondée ; et, restant dans les termes de l'engagement pris par la compagnie du chemin de fer de Glos-Montfort à Pont-Audemer, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un arrêté du 19 mai dernier qui fait appel à cette compagnie d'un premier versement de 6,000 fr. pour les travaux d'amélioration des digues de l'embouchure actuellement en cours d'exécution.

» Je vous adresse en même temps, Monsieur le président, ampliation d'un arrêté du 25 avril 1868, qui déclare d'utilité publique les travaux d'amélioration de la Risle, entre Pont-Audemer et la Seine, et qui accepte les subventions affectées à ces travaux, tant par votre compagnie que par le département.

» Dès que j'aurai pu réaliser le versement de la subvention départementale (ce qui ne peut beaucoup tarder), je m'occuperai de mettre à exécution le projet approuvé pour la rectification du coude des Vignettes.... »

Cette pièce fut l'objet d'une assez longue délibération, et, assure le procès-verbal, le conseil « décide qu'il sera répondu à M. le Préfet par la lettre suivante :

« Monsieur le Préfet, — Nous avons l'honneur de vous accuser réception de la lettre, en date du 27 juin dernier, par laquelle vous faites appel à notre compagnie d'un premier versement de 6,000 fr. pour travaux d'amélioration des digues de l'embouchure de la Risle. Nous ne croyions pas que nous eussions rien à verser pour un travail adjugé en octobre 1867, quand le décret d'utilité publique, relatif aux travaux auxquels nous nous sommes intéressés, n'est que

du 25 avril 1868; mais il s'agit encore de l'amélioration de la Risle et nous sommes prêts à faire le versement appelé.

» Cependant le conseil d'administration vous demande la permission, Monsieur le Préfet, de vous faire remarquer l'urgence spéciale, parmi les travaux déclarés d'utilité publique, de la reconstruction du quai à Pont-Audemer. Le boulevard qui doit relier notre ligne de fer à la rivière est à l'enquête; tout fait espérer qu'il va bientôt pouvoir être établi, et il est nécessaire que nous n'arrivions pas avec nos voies sur une berge qui s'écroule. Il est indispensable de rendre possibles, de suite, les installations des grues et autres qui doivent permettre de tirer du boulevard les grands avantages qu'on en attend.

» Nous proposons le versement immédiat de nos 50,000 fr. pour cette reconstruction du quai et nous espérons que l'administration voudra bien tenir compte des considérations qui précèdent. — Si les 6,000 fr. que vous nous demandez pour les digues ne peuvent plus être détournés de cette destination, nous les livrerons, en maintenant notre prière pour l'emploi immédiat des 44,000 fr. de surplus au travail pressé dont nous parlons..... »

La seconde partie de cette lettre, relative au quai de la Risle, ne reproduit nullement ce qui avait été arrêté en séance. La proposition qu'elle développe n'est point celle qu'on avait arrêtée alors, plus conforme aux décisions de l'assemblée générale touchant la spécialisation du concours progressif et proportionnel; c'est une proposition nouvelle, surgie après coup, transmise à chacun des autres membres du conseil en particulier, adoptée par eux et dont il me fut enfin donné communication par un de mes collègues de Pont-Audemer, qui me demanda mon avis à cet égard. — Ma réponse fut à peu près celle-ci : « Puisqu'il peut y avoir urgence, dans l'intérêt de la ligne, de faire concorder la reconstruction du quai, utile pour faciliter le débarquement des marchandises, avec l'ouverture du boulevard maritime, je ne m'opposerais pas d'une manière absolue à la proposition d'affecter à ce travail, par anticipation, des fonds à prendre sur la somme restant disponible de la subvention de la compagnie, mais à la double condition que cette affectation, arrêtée à nos risques et périls, serait réduite au strict nécessaire, et que le département y prendrait part pour les deux tiers, sur les fonds disponibles de sa subvention, c'est-à-dire une part à peu près proportionnelle, eu égard au chiffre des deux sub-

ventions. — A ce moyen, ajoutai-je, le conseil administratif s'éloignerait le moins possible de l'obligation du versement à mesure de l'avancement des travaux. » — « Mais, me fut-il répondu, les autres administrateurs sont d'accord. » — « Eh bien! que la majorité dispose. »

Je reviens au procès-verbal de la séance ; il continue et se termine ainsi :

« M. le président donne encore lecture d'une lettre de M. le maire de Saint-Paul, qui prie que le nom de sa commune soit donné, en même temps que celui de Corneville, à la station qui dessert ces deux pays. — Le conseil décide que cette station sera appelée Corneville-Saint-Paul, et que celle de Montfort prendra le nom de Montfort-Saint-Philbert.

» Enfin le conseil, considérant qu'il lui est indispensable d'avoir un secrétaire pour ses rapports, tant avec l'entrepreneur exploitant qu'avec les actionnaires, les obligataires et les tiers, vote un traitement annuel de 1,500 fr. à attribuer à cet emploi. — Et il est convenu que cette fonction sera offerte à M. Accard, élève et collaborateur de M. Dupuis, architecte à Pont-Audemer. »

Signé : marquis de Croix, Lucas, Prévost, Roudil.

Je voudrais faire l'éloge du laconisme du dernier paragraphe de ce procès-verbal ; malheureusement, ici, la brièveté a un peu trop le caractère de la réticence. Que l'on n'ait pas parlé de la discussion très-vive au sujet de la présentation, pour les fonctions de secrétaire, d'un compatriote très-expert et très-honorable, contre lequel M. Gounot a cru devoir, au nom de M. Girard, renouveler la curieuse accusation « C'est un ennemi du chemin de fer ! » — soit ! Mais pourquoi n'avoir rien dit de la circonstance ci-après ?

Il était question du traitement du futur secrétaire. « Avant d'en fixer le chiffre, dit un des délibérants, il importe de déterminer la compétence de la fonction, puisque c'est le degré de travail qui doit servir de base au taux de la rémunération. Dans ma pensée, notre secrétaire doit être plus qu'un secrétaire ordinaire, dont les attributions se trouvent restreintes généralement à quelques écritures et à la garde des registres et autres pièces des archives. Avec cette mission qui, dans l'espèce, ne peut réclamer que peu de

temps de travail, il me semble qu'il importe de lui en attribuer une autre de la plus urgente nécessité : celle d'inspecteur du service de la ligne. — Je ne veux rien dire pour justifier ce que j'appelle une ***urgente nécessité***, parce que j'ai la confiance que cette nécessité ne sera pas contestée. »

Personne ne la contesta, en effet ; mais on objecta qu'il y aurait de graves inconvénients à ce qu'un représentant de la compagnie vînt donner des ordres aux employés de l'exploitant. — « Il n'aura aucun *ordre* à donner à ces employés, fut-il répondu ; sa mission sera de signaler ses remarques au conseil assemblé, qui les appréciera pour ce qu'elles pourront valoir.... »

Et il fut arrêté que le secrétaire de la compagnie aurait, dans ses attributions, l'inspection du service de la ligne. — Il me semble qu'il n'eût pas été hors de propos de consigner cette décision au procès-verbal. Un secrétaire, élu selon les règles, n'y aurait certainement pas manqué.

Autre omission. — Un membre s'était exprimé ainsi : « Au commencement de 1866, M. le vice-président disait à nos concitoyens, réunis dans la salle d'audience du tribunal de commerce, que le conseil administratif de la compagnie entendait opérer ***dans une maison de verre***. C'était, pour le moins, promettre la publication des procès-verbaux de nos séances. Cette publication a été souvent incomplète. Je demande au conseil de décider qu'elle aura lieu désormais sans retranchements. » — Adopté, avec cette seule réserve, que, s'il se présentait exceptionnellement quelque question pour laquelle la publicité pourrait avoir des inconvénients, le conseil déclarerait qu'il y a lieu de laisser inédite la partie du procès-verbal relative à cette question. — Ne pas constater un pareil vote, c'est provoquer les ***mauvais*** plaisants à dire au rédacteur : « Vous préférez donc la chambre obscure à la maison de verre ! »

Dans la même réunion, — par suite d'instances de personnes intéressées, — il a été dit quelques mots sur l'insuffisance des clôtures et des raccordements entre la ligne et les propriétés voisines ; mais ici je comprends le silence du procès-verbal, aucun vote n'ayant été émis à ce sujet.

## CHAPITRE XIV.

### Livraison de la ligne. — Projets. — Dividendes.

Les membres du conseil d'administration avaient reçu de M. le président une lettre par laquelle il leur demandait si le 11 novembre était à leur convenance pour une réunion, à midi, à la gare de Pont-Audemer, afin de procéder à la réception des travaux. Quelques jours après, M. le secrétaire, désigné dans la séance précédente, en même temps qu'il les avertissait de se présenter munis de leurs vingt-cinq actions à déposer suivant la prescription des statuts, leur faisait, au nom de M. le vice-président, l'invitation de se rendre, préalablement, à la gare de Glos, le même jour, pour visiter la ligne, par le train de voyageurs partant de là à dix heures dix minutes du matin.

Une visite de la ligne était illusoire dans ces conditions. Toutefois, on s'empressa d'accepter le rendez-vous. M. le président, au reste, était tout disposé à faire une excursion particulière sur la ligne ; mais il fut dit avec raison que, même en visitant sérieusement les travaux, les administrateurs ne pourraient émettre, en connaissance de cause, un avis sur la question de savoir si le chemin de fer et ses dépendances étaient dans les conditions requises pour qu'on en prononçât la réception, et dès lors parut se généraliser l'opinion qu'il n'y aurait pas lieu de formuler une pareille décision, tant qu'une commission, entièrement compétente, n'aurait pas tout vérifié et contrôlé d'une manière approfondie.

On arriva à Pont-Audemer..... La séance s'est passée en grande partie à entendre un rapport de M. Girard, dont je dois donner ici la substance.

Ce rapport commence par des plaintes sur les lenteurs apportées par l'administration municipale dans la question du boulevard

maritime. « Pendant toutes ces hésitations, dit-il, toutes ces lenteurs impossibles à prévoir de la part de la ville même de Pont-Audemer, qui avait si ardemment désiré son chemin de fer, ce chemin de fer reste inachevé et son exploitation partielle et tronquée laisse en souffrance les intérêts du commerce comme ceux des actionnaires...... »

Puis vient le paragraphe de *la construction*. Il y est question d'abord de *notre abri couvert de Glos*, devenu, sur les plans arrêtés d'accord avec M. Boulanger, *une véritable petite gare* ; — ensuite de la gare de Saint-Paul-Corneville et de l'arrêt de Condé, aussi appelé gare, « où a été élevée une maison dont l'aménagement permet au rez-de-chaussée la délivrance de billets et l'enregistrement des marchandises, et où une voie de garage permettra un petit service de marchandises. » Incidemment, à l'occasion de la gare de Saint-Paul-Corneville, un mot de plainte sur la livraison tardive du chemin qui doit y conduire.

La suite du paragraphe indique : 1° une installation spéciale pour l'usine du Gruchet dont M. Girard s'est imposé les frais, afin d'assurer à la compagnie un nouvel élément de recettes ; — 2° le complément du ballastage, qui est en même temps celui de l'œuvre; — 3° l'état et l'apologie du matériel roulant qui se compose de trois locomotives, huit voitures de voyageurs, dix wagons de marchandises fermés, et vingt wagons de marchandises non fermés. — « En résumé, ajoute M. Girard, j'ai la confiance que vous trouverez notre ligne construite, aménagée et pourvue de matériel, le tout dans les conditions du traité. »

Au paragraphe *sur l'exploitation*, M. Girard insiste « sur la nécessité où nous sommes de ne pas nous borner aux ressources locales et de trouver moyen de recueillir, par la Seine et la mer, le trafic qui nous appartient en vertu de la loi des distances.... Le succès, en effet, est là seulement. Aussi, ajoute-t-il, n'ai-je encore, à défaut des moyens de nous saisir de ce transit, que des résultats insuffisants à vous annoncer.... Cependant, à part les produits des usines de Corneville et du Gruchet, dont, par les travaux ci-dessus indiqués, nous acquerrons bientôt le transport, il ne nous échappe que peu de marchandises de la contrée traversée...

« Malgré cela, notre recette moyenne... atteint à peine 400 fr. par jour.... — La situation serait meilleure si nous avions pu nous compléter.... »

Quant à la *situation financière*, elle se présente ainsi, selon M. Girard :

A la charge de la compagnie, d'après le compte présenté à la dernière assemblée générale, un passif de 69,500 fr. — Puis 30,500 fr. pour travaux complémentaires, alors non exécutés. — Soit la somme totale de 100,000 fr.,— qui représente les 50,000 fr. de subvention pour la Risle, et les 50,000 fr., évaluation provisoire des travaux décidés depuis la convention à forfait.

Pour ces mêmes travaux, voici comment M. Girard en établit le *décompte* définitif :

Pour le prolongement de la voie principale... 15,482 fr. 73 c. — Pour la station de Glos, avec les terrassements, les travaux d'art, les voies de service, les constructions et le mobilier (non compris le raccordement avec la voie de l'Ouest, charge du forfait), 54,418 fr. 45 c., réduits, suivant la stipulation additionnelle du traité de construction, à 40,000 fr. — En tout : 55,482 fr. 73 c.

| | | |
|---|---|---|
| C'est-à-dire, en plus que l'évaluation provisoire. | 5,482 fr. | 73 |
| Et M. Girard y ajoute, à titre de remboursement d'avances, 1° les honoraires des conseils de la compagnie ........................................ | 3,500 | » |
| 2° Les droits d'enregistrement par suite de procédure, réduits, sur les instances de M. le président, de 5,000 fr. à ........................................ | 112 | 90 |
| 3° Coût des jetons de présence................ | 1,000 | » |
| 4° Six trimestres d'abonnement au timbre pour les premiers titres de la compagnie .............. | 1,887 | 38 |
| 5° Droits du timbre pour les titres du dernier emprunt ...... .................................. | 150 | » |
| Ce qui, avec le passif ci-dessus de ............ | 100,000 | » |
| le porte à.................................. | 112,133 fr. | » |

Mais ce passif se trouve couvert, moins 43 fr., par le placement de 386 nouvelles obligations sur les 480 émises.

Reste à la compagnie 94 de ces nouvelles obligations, représentant 27,260 fr., « dont elle disposera suivant ses besoins. »

M. Girard ajoute : « J'ai fait l'encaissement sur les nouveaux titres, suivant état ci-joint, d'une somme de 35,166 fr. 25 c. — J'ai versé sur la subvention votée pour la Risle 6,000 fr. — Mes avances, suivant détail ci-dessus, s'élevant à 6,650 fr. 28 c., — je suis de ce chef comptable envers la compagnie de 22,515 fr. 97 c. »

J'arrive au paragraphe du *cautionnement* dû par M. Girard à titre de garantie d'un revenu de 5 0/0, assuré aux actionnaires qui en ont fait la demande. « Je m'étais obligé, dit-il, à un nantissement qui, pour tous les souscripteurs, se serait élevé à 300,000 fr. en 600 actions ; la garantie dont il s'agit n'ayant été demandée que pour 285 actions sur 3,000, je pourrais réduire proportionnellement mon cautionnement et ne déposer que 27 titres ; je vous prie de vouloir bien en recevoir 200. »

Je passe ce qui concerne le *service des anciens titres* ; mais arrêtons-nous au paragraphe : « PROLONGATION *du chemin de fer jusqu'à Conteville.* »

M. Girard « n'hésite pas à affirmer que nos recettes journalières, qui atteignent aujourd'hui une moyenne de 400 fr., seraient déjà à 600 fr., si le boulevard nous avait été donné », et il ajoute que le dividende à distribuer aux actionnaires atteindra rapidement les 5 0/0 toujours espérés ; mais ce résultat sera difficilement dépassé, si nous ne nous rattachons pas à une navigation d'un plus fort tonnage. Préparons-nous donc à recevoir ce qui nous viendra jusqu'à Pont-Audemer, sur petits navires, par la Risle rectifiée et draguée ; mais aussi recherchons les moyens d'amener à nous les cotons, les houilles, les fontes brutes et les bois du Nord, qui n'arrivent sur nos côtes que par grands navires.

» Le moyen est de mener notre chemin au point accessible aux grands navires, le plus rapproché de nous.... Des projets ont été conçus pour le prolongement de notre chemin de fer jusqu'à Honfleur.... Ce n'est point à Honfleur..., c'est à l'embouchure de la Risle qu'il nous faut aller chercher le trafic de la mer.... »

Il faut repousser de toutes nos forces le projet de nous rattacher à Honfleur par Quetteville. L'autre projet, par la vallée de Risle

et la rive gauche de la Seine, serait excellent ; mais son exécution serait subordonnée à celle des grands travaux d'endiguement, dont le terme est impossible à prévoir. Pour éviter de pareils retards, il faut se borner à établir, de Pont-Audemer à Conteville, une ligne nouvelle, qui serait la première étape dans la direction de Honfleur, et qui donnerait aux navires de 3 à 500 tonneaux un point de débarquement aussi favorable que le serait cette même ville.

« La ville de Pont-Audemer ne saurait voir sans regrets son chemin de fer aller former tête à Honfleur et la réduire au rôle d'une simple station de la ligne. Conduit à Conteville, au contraire, c'est toujours le chemin de Pont-Audemer. La ville ne disparaît pas derrière le hameau, comme elle serait éclipsée par le port. C'est chez elle que continueront de se centraliser les affaires de toute la voie ; Conteville lui fournira seulement un second quai. Elle aura ainsi à la Ruelle son port fluvial, à Conteville son quai maritime.

» Le département a toujours compris dans le réseau de ses chemins d'intérêt local un tronçon sur la mer, et il l'a vu jusqu'ici dans un raccordement à Honfleur. Mais s'il est démontré que par la création d'une gare maritime à Conteville on atteint le même but...., nul doute que l'administration n'accueille et ne favorise ce projet.... »

Détails du projet : 12 kilomètres à construire ; — un long quai de débarquement en estacade à Conteville ; — des grues à vapeur installées sur une voie pour aller d'un bateau à l'autre ; — des hangars et magasins de grandeur suffisante....

M. Girard continue : « Nous serons... parfaitement en mesure de recevoir et débarquer les navires de 300, 400 et 500 tonneaux, et toutes les fois que la destination de la marchandise l'indiquera, elle ne sera plus, comme aujourd'hui, dirigée sur le Havre, Honfleur ou Trouville, pour y être déchargée, puis réexpédiée par des voies ferrées beaucoup plus longues que la nôtre ou par un cabotage plus onéreux encore.

» Il est difficile de chiffrer le trafic qui s'établira par là ; mais, à ne considérer que les cotons de Liverpool, les houilles anglaises.

les bois du nord et les fontes brutes qui ont pour destination les vallées de la Risle, de la Charentonne, de l'Eure et de l'Iton, on peut être sûr qu'il sera considérable. — Je n'exagère assurément pas en portant le tonnage annuel à 50,000 tonnes, c'est-à-dire à l'arrivage de trois navires par semaine, et la recette à 80,000 fr. par an sur les 12 kilomètres du prolongement, sans compter celle qu'en recueillerait la ligne actuelle.»

« La dépense sera relativement peu importante.» En effet, il suffira d'avoir une machine et quelques wagons de plus, — de créer une voie de service à Glos, — d'avoir, à Conteville, une gare maritime, consistant tout simplement « en aménagements de voies de service, grues et bascules, en un quai en charpente et en quelques constructions légères pour abris et logements d'employés.» La ligne elle-même sera peu exigeante, puisque « les terrains à traverser ne donneront lieu qu'à peu de terrassements et de travaux d'art, et que tout au plus une halte intermédiaire sera nécessaire sur les 12 kilomètres.

» Je n'évalue donc la dépense de premier établissement, ajoute M. Girard, qu'à 1,200,000 fr., soit 100,000 fr. par kilomètre. — Le département qui se montrait disposé, pour sa part, quand il s'agissait du raccordement à Quetteville, évalué par MM. les ingénieurs à 3,500,000 fr., à concourir à la dépense pour 800,000 fr., nous accordera, on n'en saurait douter, pour un projet de tous points préférable, une subvention de 40,000 fr. par kilomètre, tant en terrains qu'en argent, soit................................ 480,000 fr.

» L'Etat allouera, dans les termes de la loi de 1865, un tiers de cette somme, soit............... 160,000

Ensemble............... 640,000

» Et il resterait à faire face sur les.............. 1,200,000

à........................................... 560,000

» Si, de la recette, évaluée ci-dessus à 80,000 fr., on déduit 50 0/0 pour frais d'exploitation, on trouve encore 40,000 fr., c'est-à-dire un revenu plus que suffisant pour l'amortissement et les intérêts du capital restant à notre charge.»

Suit la proposition de former ce capital au moyen d'une émission d'obligations. — Puis, déclaration de M. Girard que, le projet se réalisant, il ne reculera pas devant la création d'un service régulier avec l'Angleterre, par des navires de gros tonnage, comme il en a établi un, de Pont-Audemer au Havre, avec le tonnage que permet la Risle. — Enfin un dernier mot d'encouragement et mise du projet sous le patronage du conseil d'administration.

La réunion n'eût pas manqué d'importance, si l'on y avait débattu la question de recevoir la ligne et le mérite du projet ci-dessus; mais, sur le premier chef, on comprit qu'il y avait autre chose à faire, et, sur le second, qu'il était temps de ne plus s'aventurer dans la voie des résolutions précipitées. Aussi le procès-verbal n'a-t-il paru exiger que les lignes suivantes :

« Le conseil, après avoir entendu ce rapport et les explications de M. Boulanger, a décidé, en ce qui concerne la réception définitive des travaux de la ligne, qu'il y avait lieu de prier M. le Préfet d'ajourner jusqu'au 1er avril prochain, M. Girard ayant pris l'engagement d'achever, d'ici à cette époque, tous les menus travaux restant à exécuter.

» M. Boulanger a informé le conseil que M. le Préfet, aux termes du cahier des charges, avait nommé une commission d'ingénieurs pour procéder à la vérification de la ligne tout entière.

» Sur la question de prolongement du chemin de fer jusqu'à Conteville, le conseil s'est borné à donner à M. Girard acte de sa communication et s'est réservé d'examiner ultérieurement le projet.»

Quant à la première partie du même procès-verbal, elle se borne à constater le dépôt, dans la caisse de la compagnie, conformément aux statuts, de 25 titres d'actions par chacun des administrateurs. — Elle porte également ceci : « M. Girard fait en même temps le dépôt de 200 actions pour assurer la garantie d'intérêt à 5 0/0 des titres actions, qui a été acceptée par les souscripteurs. — Le conseil d'administration donne purement et simplement acte à M. Girard de ce dépôt.»

Je reviendrai sur ce dépôt de 200 actions, en examinant le rapport de M. Girard ; mais je dois placer ici l'observation suivante :

M. Boulanger, qui n'avait trouvé rien à en dire précédemment, a déclaré, en séance, que les clôtures de la ligne, dans d'excellentes conditions selon M. Girard, étaient notoirement insuffisantes et qu'il les signalerait comme telles à M. le Préfet.

Fait à noter : dans la même réunion, M. Girard a déclaré reconnaître que l'impôt foncier du chemin était à sa charge, comme exploitant....

Voilà pour ce qui se rattache au procès-verbal proprement dit ; je passe au rapport de M. Girard.

J'y oppose les observations suivantes :

1° La *véritable petite gare de Glos !* Il faut convenir que, malgré les remaniements, elle ne ressemble guère à celle dont les plans nous avaient été soumis. Qu'on la rapproche, d'ailleurs, du prix qu'on en demande.

2° Toujours la même confusion pour les gares de Condé et de Saint-Paul-Corneville. Je renvoie à ce que j'ai dit sur ce sujet, et je proteste contre la prétendue générosité que vante M. Girard, en portant la mention de la gare imaginaire de Condé, *pour mémoire.*

3° Eloge de la ligne en tout et partout ! Attendons la décision de MM. les ingénieurs.

4° La situation financière. Ce n'est point ici le lieu de l'examiner en détail. Quelques mots seulement : on nous demande 15,482 fr. pour le prolongement de la voie principale, qui avait été déjà évaluée à 36,500 fr., puis à 10,000 fr. Pour moi, je persiste à réduire ces chiffres à un simple zéro. — Pour la gare de Glos, 54,418 fr., réduits à 40,000 fr. Encore une *générosité* que je n'admets pas et dont le public *fait gorge chaude.* — Droits d'enregistrement par suite de procès. C'est une charge de M. Girard et non de la compagnie. — Coût des jetons de présence. On le devra, mais on ne le doit pas encore, puisque les jetons ne sont pas encore livrés. — Six trimestres d'abonnement au timbre ; mais c'est à M. Girard de les payer, aux termes de la convention.

5° Résultats de l'emprunt. M. Girard prend 192 des obligations émises, pour se couvrir du montant de ses travaux supplémentaires, de sorte que, d'après ses déclarations, la compagnie n'est plus redevable envers lui que de 43 fr. pour tout le travail et toutes

les fournitures, qui, ensemble, donnent lieu à de nombreuses réclamations et qui, d'ailleurs, sont encore incomplets ; ce qui signifie, en d'autres termes, que la compagnie est en avance avec l'entrepreneur. Dans un pareil état de choses, M. Girard prétendra-t-il se faire payer, à partir du jour qu'il les a prises, les intérêts des 192 obligations prématurément souscrites par lui, c'est-à-dire avant la fixation régulière de son dû et lorsque la compagnie, je le répète, est en avance avec lui ? — Autre détail : M. Girard a fait encaissement sur les nouveaux titres, et, de ce chef, il est comptable envers la compagnie. De quel droit, s'il vous plaît, avez-vous encaissé ? C'était au banquier de la compagnie de le faire. Remontons aux premiers titres. Alors, ainsi que nous avions dû le décider, les sommes reçues devaient être déposées chez notre banquier, d'où elles ne pouvaient plus sortir, pour solder fractionnairement M. Girard, que sur un mandat délivré *ad hoc* après remise d'un certificat d'avancement de travaux de M. Boulanger. C'est à M. Lucas qu'a été confiée cette mission de mandater, et M. Lucas nous a déclaré l'avoir régulièrement remplie. Eh bien ! la même marche devait être suivie pour les titres de la seconde émission.

6° Cautionnement. Dans les articles 7 et 8 de la convention pour l'exploitation de notre ligne, il est stipulé, d'une manière absolue et sans réserves, que M. Girard déposera en nantissement, dans la *caisse du banquier* de la compagnie, des titres de la compagnie elle-même, représentant au pair une somme de 300,000 fr., pour la garantie d'un minimum de 25 fr. par action à ceux des actionnaires qui la réclameraient... Dans le moment, où ces titres actions sont loin de pouvoir être cotés à leur premier chiffre de 500 fr., M. Girard, d'ailleurs en retard malgré un avertissement antérieur, croit faire largesse aux intéressés, en leur apportant 200 de ces titres dans la *caisse de la société*. Une caisse est aussi sûre que l'autre ; mais ce qui n'est pas admissible, c'est que M. Girard réduise arbitrairement son cautionnement. On a fait observer, en séance, que le conseil n'avait pas le droit d'admettre une pareille modification aux engagements pris, et c'est dans les termes du procès-verbal reproduits plus haut qu'on a fait droit à cette observation.

7° Prolongement de la ligne. Je pourrai essayer plus tard une petite étude sur ce sujet. Aujourd'hui je veux m'en tenir à quelques lignes d'appréciation préparatoire.

Oui ; ce n'est pas d'une date toute récente que M. Girard s'est déclaré contre notre rattachement à Honfleur par Quetteville. Nous en avons déjà vu quelque chose et nous avons vu aussi que le conseil d'administration n'était pas dans le même ordre d'idées. Mais M. Girard ne se découragea pas, et il y a de nos compatriotes de l'Eure, bien posés, qui prétendent qu'il a été pour beaucoup dans les circonstances qui ont eu pour résultat l'avortement du projet honfleurais.

Le conseil d'administration, ou du moins la majorité, désirait l'établissement du tronçon de Quetteville par une compagnie distincte de la nôtre. Dans la même condition, il aurait été favorable au projet de nous rattacher à Honfleur par la vallée de Risle et les rives de la Seine (1). Ce que rêve M. Girard, on le voit malgré ses réticences et ses ambages, c'est, en définitive, d'entraîner notre compagnie à faire elle-même, dans un temps indéterminé, le tronçon entier, dont il demande, dès à présent, *la première étape*.

L'un ou l'autre de ces tronçons, exécuté par une compagnie spéciale, serait incontestablement avantageux pour la nôtre ; exécuté par nous, il nous apporterait, je n'en doute pas, sa bonne part de déceptions. M. Girard le reconnaît lui-même, par rapport à Quetteville (2); tout le monde le proclamerait, par rapport à

(1) A Honfleur, on n'est guère porté pour cette ligne; on préfère la ligne de Quetteville, avec intervention de la compagnie de l'Ouest.

« Nous aurions voulu que la ligne de Quetteville à Glos, par Pont-Audemer, fût exécutée par la compagnie de l'Ouest.... Aujourd'hui..., au lieu de laisser la compagnie de Pont-Audemer continuer son chemin de fer jusqu'à Conteville, et créer ainsi la première étape du prolongement vers Honfleur, la compagnie de l'Ouest n'aurait-elle pas avantage à racheter la ligne de Glos et à se charger, avec le concours de subventions qui ne lui feraient pas défaut, de l'amener jusqu'à Quetteville.... C'est notre vœu et nous ne voyons pas quels intérêts pourraient s'en plaindre. » (*Journal de Honfleur*, 12 déc. 1868.)

(2) En 1866, M. Girard allait même jusqu'à dire un mot contre la dépense considérable du tracé par la vallée de Risle. — Voir chap. VI, p. 62.

l'autre direction. Est-ce que la puissante compagnie de l'Ouest, en effet, n'aurait pas à sa disposition les moyens de nous enlever le trafic des vallées de la Charentonne, de l'Iton, de l'Eure, et même de la plus grande partie de la vallée de Risle ?

Mais il n'est question, aujourd'hui, que d'aller à Conteville.

Se donner une voie ferrée dans cette direction, c'est acquérir le moyen « de doubler, de tripler peut-être, » le trafic de la voie déjà établie (p. 19 du rapport); — c'est assurer, pour le tronçon en projet, le transport annuel de 50,000 tonnes ou une recette de 80,000 fr. par an, sans compter celle qu'en recueillerait la ligne actuelle (p. 21). M. Girard en est convaincu, comme il l'était, dans le temps, que la ligne de Pont-Audemer à Glos ferait largement ses affaires. Pour moi, je ne crois pas les promesses d'aujourd'hui plus solidement assises que les promesses de naguère, et je dis qu'une première déception doit nous tenir en garde, sinon contre la certitude, du moins contre l'apparence d'une déception nouvelle.

Au lieu de 200,000 fr. par kilomètre, on ne nous demande plus, il est vrai, que 100,000 fr. ; mais, pour un tronçon qu'on nous présente comme si peu exigeant en fait de frais d'établissement, je trouve que c'est *furieusement* cher, et, sur ce chef encore, il y aurait de sérieuses réflexions à faire, d'utiles mesures à prendre.

A ces causes, je suis très-décidé, quant à présent, comme beaucoup de mes concitoyens, avant de sympathiser avec le nouveau projet, à attendre la détermination invariable de sa limite extrême, la justification nette et précise de ses promesses, enfin la fixation dûment contrôlée, pour son établissement, d'un prix qui réponde en réalité à l'importance restreinte du travail et des fournitures.

Au surplus, M. Girard n'a pas à se préoccuper de l'opinion provisoire sur son projet. Il proclame sa confiance absolue dans les résultats de la combinaison ; eh bien ! que, seul ou avec le concours de souscripteurs convaincus comme lui, réunis en compagnie nouvelle, il exécute le tronçon projeté. Aux bénéfices sur lesquels il compte si fermement, je crois pouvoir affirmer que notre compagnie consentirait très-volontiers à lui en assurer d'autres, c'est-à-dire qu'elle se montrerait disposée à lui faire une

importante remise sur les recettes que le tronçon de Conteville pourrait lui valoir et qui lui viendraient du transport des marchandises arrivées directement de l'étranger par navire d'un tonnage trop fort pour monter jusqu'à la Ruelle. Si le tronçon doit largement se suffire à lui-même, il sera riche avec le bénéfice indirect que je signale; mais pour empêcher que ce système de remise pût tourner contre les intérêts de notre compagnie et de la navigation fluviale (1), il faudrait nécessairement des garanties tendant à sauvegarder le maintien du petit cabotage entre le port de Pont-Audemer et ceux de nos côtes, tel qu'il existe aujourd'hui et qu'il devra être après l'exécution des travaux promis par l'Etat.

Autre séance du conseil d'administration, le 8 décembre 1868.— Elle a pour objet « la question de fixation de dividende à répartir au 1er janvier prochain.

« En présence du total restreint auquel s'élève le chiffre des recettes provenant de l'exploitation, M. le vice-président propose de prévenir les porteurs d'actions de la compagnie que la somme qui provient du trafic de la ligne ne permet pas de fixer un dividende à distribuer aux actionnaires. — En effet, déduction faite de la part qui revient au fermier exploitant, il sera fait face : 1° au service de l'intérêt des obligations à 5 0/0 ; 2° à l'amortissement des actions et obligations ; 3° aux frais généraux et aux charges de l'administration. La somme excédante aux services ci-dessus mentionnés sera trop faible pour être versée aux actionnaires. En conséquence, il y aura lieu de ne la distribuer qu'au 1er juillet 1869, en même temps que celle qui sera échue à ce dit jour. — Le conseil adopte cette proposition à l'unanimité.

(1) Cette navigation, en effet, pourrait être ruinée par suite de l'exécution du projet de M. Girard. On en est persuadé à Honfleur comme chez nous. « Une ligne ferrée aboutissant à Honfleur, par Quetteville, permet la continuation du cabotage de la Risle, tandis qu'un chemin de fer longeant cette rivière en amène forcément la suppression. » (Art. de journal déjà cité).

Je sais bien que Honfleur a un intérêt direct à s'exprimer ainsi ; mais ce n'est pas une raison pour que cette appréciation ne soit point fondée.

» Dans cette même séance, MM. les membres du conseil ont également discuté la question d'emplacement du bureau du secrétaire de la compagnie ; ils sont d'avis de demander à M. Girard d'installer ce bureau à la gare, dans un des appartements situés au premier étage qui se trouve par sa position complètement séparé de l'exploitation et permettra aux porteurs de titres de venir toucher le montant de leurs coupons sans nuire à aucun service.

» Le conseil est aussi d'avis de demander à M. Girard de faire éclairer, à l'extérieur comme à l'intérieur, toutes les gares de la ligne jusqu'après le passage du dernier train. »

Outre ce qui précède, on s'est encore entretenu, dans la séance, de la nécessité d'un service télégraphique pour la ligne....., de la réintégration, dans les archives de la compagnie, de titres essentiels qui ne s'y trouvent plus, et de la garantie de 100,000 fr. que l'entrepreneur, aux termes de l'article 20 de son traité, devait déposer, en titres à lui appartenant, dans la caisse de la compagnie. — M. le vice-président s'est chargé de prendre le soin de ces réclamations.

Mais il est regrettable qu'il ait été nécessaire d'avoir à produire, notamment, celles qui regardent les originaux signés des deux conventions et la garantie de 100,000 fr. — On comprendra la gravité de l'absence de ces deux pièces et des 200 actions de M. Girard.... L'article 20 du traité pour la construction dit, il est vrai, que ces titres de 100,000 fr. seront rendus à l'entrepreneur dans les deux mois qui suivront la *mise en exploitation* de la ligne ; mais ces mots doivent s'entendre d'une exploitation régulière après réception des travaux et non d'une exploitation de simple tolérance comme la nôtre. Pourquoi, en effet, le dépôt a-t-il été exigé ? Evidemment comme garantie d'une bonne et complète exécution des travaux. Or on ne saura si M. Girard est quitte envers le département et la compagnie qu'après la réception légale de son œuvre.

On vient de voir, par le procès-verbal de la réunion du 8 décembre 1868, qu'il n'y aurait pas, en janvier 1869, distribution de dividendes aux actionnaires, qui n'ont pas exigé de M. Girard la garantie de 25 fr. d'intérêts par action. Au commencement de

novembre, j'avais voulu me rendre compte de la situation, et j'avais été convaincu, dès lors, qu'il en serait ainsi. Je retrouve ma note d'appréciation et je la donne ici, à titre de renseignement pour les intéressés (1).

Les recettes des quatre premiers mois de l'exploitation au nom de la compagnie, déduction faite de l'impôt du dixième, sont celles-ci :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Les quatre premiers jours de juillet, évaluation approximative d'après la plus forte recette d'une des semaines du même mois | 1,615 fr. | 76 |
| 2° du 5 juillet au 2 août | 10,723 | 62 |
| 3° du 3 août au 30 | 8,965 | 21 |
| 4° du 31 août au 27 septembre | 10,001 | 76 |
| 5° du 28 septembre au 1er novembre | 12,323 | 74 |
| Total | 43,630 fr. | 09 |

Soit pour l'année : 130,890 fr. — Mais, pour ne pas être accusé de pessimisme et d'ailleurs pour faire la part du transport des écorces, admettons le chiffre de 140,000 fr. (2).

Sur cette recette approximative d'une année, il faut prélever pour les frais d'exploitation : 58,800 fr.

Reste pour la compagnie la somme de 81,200 fr., sur laquelle il faut prendre d'abord une année des intérêts des obligations, montant à 55,500 fr. (3), après quoi on n'a plus à disposer que de

(1) Les chiffres que j'ai pris pour base diffèrent quelque peu de la dernière *situation financière* indiquée par M. Girard ; mais cette différence est insignifiante pour le résultat général.

(2) La brochure de M. Lucas promettait, par an, une recette brute de 350,000 fr. Comme on le voit, il y a loin de la promesse au résultat, même en tenant compte, pour celui-ci, de la déduction de l'impôt du dixième.

(3) Ce chiffre se forme de l'intérêt de la première et de la seconde émissions, celle-ci réduite de 140,000 fr. à 85,000 fr. par suite de la remise, accordée par l'Etat, des 5,000 fr., qu'à tort on voulait mettre à la charge de la compagnie, et de l'obligation prise par M. Girard de payer les intérêts des 50,000 fr. affectés à la Risle.

25,700 fr.; — cette dernière somme destinée à faire face, avant tout, 1° à l'amortissement des actions et des obligations laissé, sauf une légère exception, à la charge de la compagnie, et 2° aux frais d'administration et de secrétariat, qui, ensemble, ne peuvent pas s'élever à beaucoup moins qu'une douzaine de mille francs.

D'où la conséquence, en supposant une recette de 140,000 fr. pour la première année, qu'il restera une somme de 13,700 fr., au lieu des 75,000 fr. nécessaires pour la part de recette espérée par les porteurs d'actions, c'est-à-dire pour arriver à l'intérêt de 5 0/0.

Fâcheuse position, assurément; mais elle peut s'améliorer :

1° Si les travaux promis pour la Risle et l'établissement du boulevard maritime apportent les résultats espérés ;

2° Si l'emprunt précédemment voté n'est pas poussé à outrance, — en d'autres termes, si on se décide (ce qui diminuerait les intérêts à servir), notamment à ne pas en réaliser la partie destinée à fournir un fonds de réserve ou de roulement, qui, à mon sens, n'est d'aucune utilité pour la compagnie, puisqu'elle a cédé à un tiers l'exploitation de la ligne, occasion unique de dépenses imprévues ;

3° Enfin si la compagnie est en droit d'obtenir, comme je n'en doute pas, et si elle obtient le rejet, au compte de M. Girard, de dépenses que celui-ci réclame d'elle, et surtout, pour les travaux obligatoires qui n'ont pas été exécutés et qui ne peuvent plus l'être, les compensations ou indemnités dont j'ai déjà parlé plusieurs fois et sur lesquelles je vais revenir dans un des chapitres suivants.

Nota. Le 6 janvier 1869, les dépôts dont, à la page 164, je signale l'absence dans la caisse de la compagnie, n'y étaient pas encore réintégrés.

# CHAPITRE XV.

## Boulevard maritime.

Dans son rapport au conseil d'administration, en séance du 11 novembre dernier (1868), M. Girard fait le conseil municipal de Pont-Audemer l'éditeur responsable des retards apportés à l'exécution du boulevard maritime (1). J'en prends occasion de consacrer un chapitre à cette voie.

On se rappelle qu'il avait été stipulé, dans la convention avec M. Girard, que celui-ci établirait un chemin de fer américain pour relier la gare au quai de la Risle, si la ville mettait à sa disposition les terrains nécessaires. Quoiqu'il ne fût pas encore décidé que l'amélioration de la rivière serait continuée, quoiqu'il n'y eût encore qu'un service maritime irrégulier entre le Havre et notre ville (2), l'établissement d'une voie de raccordement de ce genre fut généralement considéré comme indispensable. Aussi le conseil municipal fut-il appelé à se prononcer sur cette question dans sa première session ordinaire de 1866, et voici en quels termes il s'empresse de la résoudre :

« Considérant.... qu'il faut, en le reliant avec la gare, conser-

(1) De la part de M. Girard, c'est si bien un parti pris de maugréer contre ce conseil, qu'environ un mois auparavant, chez M. le marquis de Croix, et en présence de M. le Préfet, il s'engagea vivement sur la même pente. Je ne reproduirai pas ici la réponse significative qui lui fut adressée immédiatement par l'un des adjoints de notre ville.

(2) Ce n'est qu'à partir du 1er mai 1868, que M. Girard a établi un service régulier par bateaux à vapeur entre le Havre et Pont-Audemer.

ver à notre port l'importance réelle qu'il a acquise par suite des améliorations dont il est l'objet depuis vingt années, et qui va devenir plus grande encore après l'emploi d'un nouveau crédit de 100,000 fr., ouvert récemment par le Gouvernement pour l'endiguement de la Seine jusqu'à Berville, — travail qui assurera à toujours la viabilité de la Risle ; — considérant qu'une étude a été faite par M. l'architecte de la ville pour l'établissement, en vue de cette communication, d'une voie ferrée à traction de chevaux et que la dépense en est portée à 60,000 fr., pour l'ouverture de la rue à dix mètres, compris les indemnités, terrains, clôtures et l'empierrement de la chaussée... ;

» Le conseil décide.... qu'une voie de dix mètres de largeur sera ouverte pour communiquer de la gare au port, par... la place du Marché-aux-Vaches, la rue des Fossés, en suivant les lignes rouges, modifiées toutefois par les lignes bleues tracées au plan dressé par l'architecte de la ville, au droit des propriétés de M. Philippe et de Mlle Gressent, laquelle ouverture est évaluée à 60,000 fr.

» Le conseil décide toutefois que, si l'entrepreneur jugeait plus commode de se raccorder à la rue des Fossés en passant au centre du Marché-aux-Vaches, au lieu de suivre le fossé, il toucherait directement la somme de 60,000 fr., parce qu'il aurait à se charger directement du paiement des indemnités aux propriétaires et de tous les travaux pour l'établissement de la chaussée, suivant la largeur indiquée ci-dessus.

» A cette occasion, le conseil demande que la voie ferrée soit prolongée dans toute l'étendue des quais de débarquement de la rive gauche. »

La rectification de l'ancienne rue des Fossés, adoptée pour la partie voisine du Marché-aux-Vaches, laissait une courbe un peu brusque, — acceptable pourtant, s'il continuait d'être question, comme dans la convention avec M. Girard, d'une voie à traction de chevaux ; mais déjà on avait parlé d'y substituer une voie à traction de machines, et ce mode exigeait une courbe de plus grand rayon. C'est pour cela que le conseil, s'en référant, dans l'intérêt de la ville, à la première demande d'une voie à traction de che-

vaux, laissait à l'entrepreneur du chemin de fer et à la compagnie la faculté de suivre un autre plan, à la charge de supporter l'excédant possible de dépenses.

Le tracé de voie américaine, adopté par le conseil, fut renvoyé à la mairie de Pont-Audemer par M. le Préfet, avec une lettre en date du 21 février 1867, qu'il importe de résumer ici. Selon M. Janvier, il est matériellement impossible de mettre le projet à exécution, à cause des sinuosités du tracé. Le développement de la courbe, renfermé dans les limites rigoureusement nécessaires, absolument indispensables, a été indiqué par une ligne ponctuée en bleu sur le plan renvoyé à la ville. Ce nouveau projet donnerait lieu à une dépense de 95,000 fr. C'est un accroissement de 35,000 fr. sur le projet primitif, — accroissement inévitable auquel la ville ne saurait échapper, — et en le subissant, elle n'obtiendra pas toutes les améliorations qu'elle peut réaliser, tant sous le rapport matériel de son chemin de fer qu'au point de vue de l'embellissement de la cité. — Pour parvenir à ce double résultat, M. le Préfet propose au conseil municipal un nouveau plan qu'il a fait tracer par le service vicinal et qui donnerait à la ville un boulevard de 14 mètres de largeur, toujours en ligne droite depuis la place du Marché-aux-Vaches jusqu'à la rivière de Risle et le quai. Le nouveau tracé coûterait, il est vrai, 20,000 fr. de plus ; mais M. le Préfet assure ces 20,000 fr. en subvention à la ville. Celle-ci, ajoute-t-il, n'a donc à faire, pour un projet infiniment préférable à celui qui lui coûterait 95,000 fr., que le sacrifice de ces 95,000 fr., et tous les avantages que doit lui procurer le chemin en ligne droite lui viennent par surcroît....

Soumis au conseil municipal le 14 mars, ce projet est adopté et l'on vote, pour l'exécution, « une nouvelle subvention de 35,000 fr., parce qu'il est bien entendu que la voie américaine sera prolongée dans la limite des quais de débarquement de la rive gauche. Cette somme de 35,000 fr., jointe à celle de 60,000 fr. déjà votée, formera la somme de 95,000 fr., moyennant laquelle *l'administration préfectorale prend la charge* de livrer à l'entrepreneur du chemin de fer un boulevard de 14 mètres de largeur, tel qu'il est figuré au plan, avec les travaux d'art, plantations, caniveaux,

trottoirs, etc., portés au devis, sans que, dans aucun cas, on puisse exiger de la ville une somme supérieure à celle de 95,000 fr. dont il est ici question.»

Environ un mois plus tard (11 avril), ce premier vote, — essentiellement provisoire, puisqu'il nécessite un supplément d'emprunt au nom de la ville, — est confirmé par les plus imposés réunis aux membres du même conseil.

C'est alors qu'une enquête est ouverte sur le nouveau projet, et, le 13 juin, réunion du conseil municipal pour donner son avis sur les observations présentées et sur les conclusions du commissaire enquêteur. Le conseil donne un avis favorable « et il insiste, de la manière la plus pressante, auprès de l'autorité préfectorale, pour que les travaux soient exécutés sans retard aucun.»

Il est à remarquer que le plan du projet, compris parmi les pièces de l'enquête, ne portait qu'un seul tracé figuré à l'encre bleue.

Vers le commencement de juillet, M. l'agent-voyer de l'arrondissement adressa à la mairie une lettre par laquelle il exposait qu'un double du plan du boulevard maritime lui était demandé sans retard par l'administration supérieure ; — que la minute ayant été adressée pour une formalité au magistrat enquêteur, actuellement en voyage, il se trouvait dans l'impossibilité de satisfaire au désir de M. le Préfet, — qu'il réclamait, en conséquence, la remise, entre ses mains, de la copie faite pour la ville, — et que prochainement il la remplacerait par une copie nouvelle.

Déjà le conseil, qui savait à quoi s'en tenir sur les remises de pièces destinées à rester dans nos archives, avait nettement exprimé son désir que le plan en question ne sortît jamais de l'hôtel-de-ville. Il fallut donc lui soumettre la demande de M. l'agent-voyer. Voici quelle fut sa réponse : le plan du boulevard maritime existant à la mairie ne peut en sortir ; M. l'agent-voyer peut en faire prendre copie *sur place*, mais le plan doit rester aux mains de M. le maire, qui le fera déposer aux archives (9 juillet).

Le plan est-il resté à la mairie ? En est-il sorti ? Sur l'une et l'autre de ces questions, j'ai ma conviction assez bien arrêtée ; toutefois, je m'abstiens de prononcer. Mais ce qu'il y a de certain,

c'est que le plan actuellement déposé à la mairie porte deux tracés, l'un à l'encre bleue et l'autre à l'encre rouge, — tandis que le plan primitif, le plan conforme à la copie présentée à l'enquête, portait un tracé unique, celui à l'encre bleue (1).

Le 20 novembre 1867, décret qui déclare d'utilité publique, dans la ville de Pont-Audemer, suivant les alignements en rouge du plan y annexé, l'ouverture du boulevard maritime. — Le décret ajoute : En conséquence, M. le maire de cette ville est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les terrains ou portions de terrains nécessaires....

Ainsi, d'une part, voilà un tracé, non soumis à l'enquête, qui, contre les prescriptions de la loi, est substitué à celui qui se trouve dans les conditions légales, — et d'autre part, voilà reportée sur la ville la charge de l'expropriation, qui, d'après les conventions, incombait à l'administration préfectorale.

La substitution irrégulière du tracé rouge au tracé bleu a sans doute le mérite d'amoindrir la dépense pour acquisition de terrains ; mais pourquoi n'avoir pas procédé dans les formes pour le faire prévaloir ? Les dérogations à la loi sont toujours mauvaises. Ici, en particulier, l'irrégularité signalée pouvait amener de plus longues entraves que la reprise de la marche légale. S'il n'en advint pas ainsi, c'est que les propriétaires intéressés à empêcher l'expropriation n'eurent pas alors une connaissance complète de l'état des choses.

Quant à la clause du décret relative à l'expropriation, elle ne fut pas sans jeter quelque préoccupation dans les esprits. M. le Préfet en fut informé, et, le 12 décembre, il adressa à la municipalité une lettre d'explications à cet égard, où il renouvelait tous ses engagements antérieurs. Mais, ajoutait-il, l'établissement du boulevard étant une entreprise d'intérêt public *purement communal*, les immeubles ne peuvent être acquis et les travaux exécutés qu'au nom de la commune....

(1) Le tracé rouge a, sur la place du Marché-aux-Vaches, le même point de départ que le tracé bleu ; mais il arrive sur le quai environ 14 mètres plus bas que ce même tracé bleu.

C'était là précisément ce que le conseil municipal, appuyé sur les réserves de ses votes précédents, n'était pas disposé à reconnaître. Assurément il avait toute confiance que M. Janvier tiendrait ses promesses, s'il continuait d'administrer le département; mais M. Janvier pouvait mourir; il pouvait cesser d'être préfet de l'Eure; et son successeur ne voudrait-il pas faire de nouvelles conditions à la ville, surtout si le jury d'expropriation élevait d'une manière assez notable, comme il y avait lieu de le croire, le chiffre de l'indemnité à fournir aux propriétaires dépossédés? Il y eut d'assez vives discussions sur ce chef; mais en fin de compte, à la plus faible des majorités, il fut convenu que l'on passerait outre, et, sur la poursuite municipale, l'expropriation fut prononcée, le 18 février 1868, par le tribunal de Pont-Audemer.

Ce jugement fut publié et notifié conformément à la loi, et le jury d'expropriation allait être appelé à statuer, lorsqu'une circonstance imprévue vint imposer un nouveau temps d'arrêt.

M. Janvier était mis en disponibilité. Son successeur, M. Tourangin, crut devoir reprendre l'examen de la question du boulevard maritime. Il y était d'ailleurs provoqué par une protestation que plusieurs personnes plus ou moins directement intéressées lui avaient soumise, et par la crainte de voir, en définitive, les indemnités s'élever de beaucoup au-dessus des prévisions du projet.

Pour lui, le résultat de l'examen fut qu'il y avait lieu de faire une nouvelle étude sur le terrain. De là, éclosion d'un autre tracé qui se rapprochait, à certains égards, du premier projet mis en avant au nom de la ville, — qui ne devait coûter que 82,000 fr. (62,000 au compte du budget municipal, et 20,000 à la charge du département), — mais qui, au lieu d'ouvrir immédiatement toute la ligne, la laissait obstruée, vers la place du Marché-aux-Vaches, par des constructions destinées à disparaître plus tard, et, à ce titre, déclarées frappées d'alignement.

Soumis à la formalité de l'enquête, ce projet, — œuvre du service vicinal, — provoqua d'assez nombreuses critiques, approuvées par le commissaire enquêteur. Devant le conseil municipal, séance du 21 août, il donna lieu à une délibération dont j'extrais ce qui suit :

« Le conseil, considérant: que, s'il est vrai que le tracé teinté en rouge doit dépasser les évaluations primitives, il n'est pas moins évident que les demandes formées par certains propriétaires... ne sauraient être admises, à bien loin près, par un jury consciencieux....; — qu'en admettant même que la dépense du nouveau tracé ne soit pour le moment que de 82,000 fr., dont 62,000 incomberaient à la ville, il est surabondamment démontré que les maisons frappées d'alignement, rue des Fossés, et qui se trouvent sur les points où la circulation est la plus active, devront disparaître dans un délai très-rapproché; — que les évaluations les plus modérées ne permettent pas d'estimer ces seuls immeubles à moins de 35 à 40,000 fr.; — que ces maisons sont toutes, ou presque toutes, louées à long bail, et que par conséquent les occupants auraient droit à des indemnités; — que dans l'évaluation qui a été faite n'est pas encore comprise la reconstruction du pont et du vannage sur les rivières de Tourville et du Doult-Vitran, dépense d'environ 8,000 fr...; — que le jugement d'expropriation, *aujourd'hui inattaquable*, a eu pour effet de transférer à la ville la propriété des immeubles compris dans le tracé primitif; — que la non exécution de ce jugement autoriserait les parties expropriées à attaquer la ville; — qu'il est à la connaissance de divers membres du conseil que plusieurs intéressés se proposent, au cas de non exécution, d'invoquer le bénéfice de la loi; — que ces indemnités, devant, aux termes du rapport de M. l'agent-voyer, être à la charge du département, viendraient encore diminuer d'autant les économies déjà illusoires du nouveau projet; — que la dépense à laquelle a donné lieu le tracé primitif a été votée par le conseil réuni aux plus imposés; — que, pour faire face à cette dépense, un impôt extraordinaire a été créé pour vingt années...; — que changer l'affectation donnée à ces fonds serait de la part du conseil outrepasser ses droits...; — que le chiffre total affecté par le département à l'acquisition des terrains de la ligne ferrée n'a pas été atteint, bien loin d'avoir été dépassé; — que la voie à ouvrir n'est que le complément naturel du chemin de fer... qui est la propriété du département...; qu'ainsi que le dit si justement M. le commissaire enquêteur, la protestation n'est que l'œuvre d'une

partie intéressée...; qu'au contraire des dires et soutiens uniquement dictés par l'intérêt général sont venus témoigner de l'appréciation véritable de la population et demander l'exécution du projet primitif; — qu'en imposant à la ville, déjà si lourdement frappée par la première subvention de 150,000 fr., un nouveau sacrifice de 95,000 fr., le conseil et les plus imposés n'ont été déterminés que par l'engagement formel pris à deux reprises par M. le Préfet, notamment dans sa lettre du 12 décembre 1867 et en ces termes : « Ainsi donc, Monsieur le maire, la ville n'aura à
» payer que les 95,000 fr. votés par elle, quel que soit le chiffre
» de la dépense, étant bien entendu que je ferai payer à titre de
» subvention dans la caisse de votre ville une somme égale à tout
» ce qui excédera 95,000 fr. »;

» Par ces motifs....., déclare, à l'unanimité moins une voix, rejeter le nouveau tracé teinté en jaune ; persister dans ses précédentes délibérations en faveur de la ligne teintée en rouge, la seule qui donne complète satisfaction à tous les intérêts et aujourd'hui approuvée ; et vient réclamer l'entière exécution des engagements si formels pris par M. le Préfet, — en insistant de la manière la plus pressante pour que l'exécution de ces travaux ne se fasse pas attendre. »

La demande du conseil municipal obtint bonne réception auprès de M. le Préfet et du conseil général, comme on va le voir par l'extrait ci-après du procès-verbal de la dernière session de cette assemblée.

Dans son rapport sur les chemins de fer d'intérêt local, M. Lefebvre-Duruflé, après avoir induit, des premières recettes sur notre ligne, qu'elle pourrait donner 3 fr. 75 c. 0/0 aux actionnaires, continue ainsi :

« Ce résultat, on n'en saurait douter, s'accroîtra sensiblement lorsque les travaux entrepris pour améliorer la navigation de la Risle seront terminés et que le service des bateaux à vapeur, entre Pont-Audemer et le Havre, qui a déjà commencé avec succès, aura reçu tout le développement que lui promet le kilomètre de jonction à exécuter entre la gare actuelle et le quai de la Risle.

» Les fonds pour l'achèvement des travaux de la Risle sont assurés ; ces travaux seront prochainement entrepris. Il ne reste plus qu'à aviser à la construction du kilomètre qui doit relier la gare au quai.

» La création de cette jonction a été prévue dans l'article 1er de la concession du chemin, lequel porte que « la ligne sera pro-
» longée jusqu'au quai maritime au moyen d'une voie américaine,
» si la ville de Pont-Audemer livre les terrains nécessaires à cet
» effet. »

» Or, la ville de Pont-Audemer avait espéré remplir les conditions de cette clause par le simple élargissement de certaines voies déjà existantes et conduisant au quai de la Risle. La ville appuya ce projet d'une subvention de 60,000 fr. Malheureusement il fut reconnu que ce tracé, suivant les voies anciennes et tortueuses, présentait des courbes impraticables pour des wagons ; il fallut donc recourir à un second projet.

» C'est alors que, sous l'inspiration de M. le Préfet, la ville de Pont-Audemer proposa l'ouverture d'un boulevard large de quatorze mètres et tendant, en ligne droite, de la gare du chemin de fer au quai de la Risle. Le devis de ce nouveau projet fut évalué à à 115,000 fr., sur lesquels la ville, usant de ses dernières ressources, s'engagea à fournir 95,000 fr., en priant M. Janvier de bien vouloir obtenir du conseil général les 20,000 fr. nécessaires pour couvrir la dépense. Mais il est arrivé, dans cette circonstance, ce qui arrive trop souvent. En approfondissant les appréciations du devis, il fut reconnu qu'elles seraient dépassées. En effet, on avait estimé que l'expropriation des propriétés traversées par le nouveau boulevard ne s'élèverait qu'à 77,686 fr.; mais quand on vint à tenter des arrangements amiables avec les propriétaires, leurs prétentions montèrent à 259,000 fr.

» Ne vous effrayez pas trop de ce chiffre, Messieurs. Les prétentions des propriétaires, qui généralement estiment leurs biens non d'après la valeur qu'ils ont avant l'annonce d'un projet, mais d'après la plus-value que leur donnera l'exécution de ce projet, sont heureusement loin d'être admises par les jurys d'expropriation.

» Ici, grâce à un arrangement, aussi intelligent que désintéressé, consenti par un de nos collègues, M. du Hêtray, propriétaire sur la ligne du boulevard à créer, et d'après une dernière et rigoureuse appréciation des propriétés atteintes, on est arrivé, avec toute la certitude morale que l'on peut avoir en pareille matière, à fixer à 152,270 fr. (expropriation et travaux réunis) la somme à dépenser pour livrer les terrains de la nouvelle voie à la compagnie, qui demeure chargée de son établissement pour ce qui concerne l'exploitation.

» La ville de Pont-Audemer, qui a déjà participé par une subvention de 150,000 fr. à la création du chemin de fer, se trouve dans l'impossibilité d'augmenter celle de 95,000 fr. qu'elle a proposée pour cet indispensable complément. Dans ces circonstances, elle prie le conseil général, et M. le Préfet, d'accord avec votre commission, vous propose, Messieurs, d'accepter cette offre de 95,000 fr., à la charge par le département de subvenir à l'excédant de la dépense, laquelle, d'après les sérieuses études et les scrupuleuses appréciations qui ont été soumises à votre commission, ne devrait pas excéder 57,000 fr.

» Son Exc. M. le président met aux voix les conclusions de la commission, qui sont unanimement adoptées par le conseil. »

Ainsi, l'affaire avançait d'un nouveau pas vers sa conclusion. Il n'y avait plus qu'à attendre la réalisation des traités avec les propriétaires ou la convocation du jury d'expropriation ; mais, bien qu'on répétât de tous côtés que l'agent-voyer de l'arrondissement était entré en pourparlers avec ces propriétaires, la vérité est que la plupart d'entre eux ont formellement déclaré qu'aucune démarche n'avait été faite auprès d'eux pour chercher à conclure. J'entendais encore, le 11 novembre, des intéressés proclamer l'absence de ces démarches, qui sont indispensables, ne fût-ce qu'au point de vue des convenances. Quoi qu'il en soit, on apprit vers le même temps que les membres du jury d'expropriation étaient désignés.

L'approche du moment où il allait être possible d'entrer dans la période d'exécution pour le boulevard maritime rappela l'attention sur le moyen, non encore ratifié, de le relier à la gare de Pont-

Audemer (1); car si, grâce à lui, les convois de marchandises du port avaient la perspective de pouvoir arriver un jour sur la place du Marché-aux-Vaches, ils n'étaient point dans le même cas pour la sortie. Au registre des délibérations du conseil municipal de faire connaître la solution donnée à cette autre difficulté.

Nous y voyons d'abord qu'une commission avait été nommée pour étudier la question. Après sérieux examen, elle fut à peu près unanime sur celui des trois projets qui devait être préféré. Trois de ses membres, MM. Ch. Verger, rapporteur, Fournier et Emile Laisney, furent alors délégués pour se rendre auprès de M. le Préfet, afin de s'assurer, dans l'intérêt d'une économie de temps, s'il n'avait pas d'objections à formuler contre le résultat du travail de la commission. La démarche, à laquelle prirent part le maire et ses deux adjoints, obtint le succès auquel la commission s'attendait, et c'est avec la certitude de l'approbation de M. le Préfet que le rapport, rédigé par M. Ch. Verger, fut présenté au conseil municipal le 9 novembre.

Ce rapport expose et apprécie trois projets différents.

Premier projet. Il consiste à élargir la petite rue Traversière, du côté sud-ouest, en lui donnant, comme au boulevard maritime, quatorze mètres de largeur; mais on n'ouvrirait immédiatement qu'environ la moitié de cette rue vers la gare. Le reste, vers la place du Marché-aux-Vaches, serait ouvert à mesure des demandes d'alignement par les propriétaires riverains. — Dépense présumée: 34,000 fr.

L'inconvénient de ce projet, c'est de ne donner provisoirement, pour la voie à établir, qu'une étroite entrée, du côté de la place ; mais la première maison, sur le point le plus resserré, ne peut longtemps rester debout et une bonne police éloignera toujours la possibilité d'un danger quelconque.

(1) D'abord le conseil municipal, pour arriver à ce résultat, avait voté l'ouverture de la petite rue Traversière à 10 mètres, par voie d'alignement, et bientôt il avait porté cette ouverture à 14 mètres. Je ne sais à la demande de qui M. l'agent-voyer de l'arrondissement proposa alors un nouveau projet dont il va être parlé plus loin.

Son avantage, c'est de conduire la voie jusqu'au boulevard, en passant le long d'un trottoir, sans couper en deux la place déjà souvent encombrée les jours de marché ; c'est aussi de démasquer la gare du chemin de fer.

Deuxième projet, dressé à titre officieux par le service vicinal. Il propose d'ouvrir, entre les deux auberges, un passage, ayant 3 mèt. 50 c. à son entrée vers la place : entrée insuffisante qu'il faudrait augmenter d'un mètre. La dépense en est évaluée à 12,000 fr.; mais ce chiffre est trop faible, et il est impossible de ne pas l'élever jusqu'à 18,500 fr.

Ce projet offre l'inconvénient de se rapprocher du centre de la place et d'y gêner ainsi la circulation. Et puis ne serait-il pas choquant pour la vue, en sortant d'un boulevard de quatorze mètres de largeur, de ne rencontrer en face, pour débouché, sur un court espace, que trois issues relativement étroites.

Troisième projet. Il désigne, pour placer la voie ferrée, l'emplacement de l'hôtel de Lisieux, assis à l'entrée de la route du même nom. Evaluation des propriétés à acquérir : 38,800 fr., ou 27,800 fr., si l'on déduit le prix de l'excédant des terrains à revendre.

Avantages : Il démasque la gare des voyageurs, du côté de l'entrée ; il est un premier pas vers l'idée grandiose, mais impraticable dans l'état de nos finances, de réunir à la voie publique tout le terrain bâti ou non bâti, compris entre la gare, la petite rue Traversière et la place du Marché-aux-Vaches.

Inconvénients : Comme le deuxième projet, ce dernier morcelle la place et y gêne la circulation. De plus il entame, pour le placement de la voie ferrée, un des côtés de la route de Lisieux, et précisément sur le point où le mouvement y est le plus actif.

En examinant l'affaire au point de vue financier, la commission, après avoir rappelé que la ville, qui a voté 245,000 fr. pour le chemin de fer et le boulevard maritime, n'a aujourd'hui, par an, après l'acquittement de ses charges obligées, que 3,000 fr. disponibles pour des travaux d'utilité communale, la plupart très-urgents, — la commission, dis-je, recherche quel est, dans cette situation, le moyen qui peut concilier à la fois l'intérêt des ac-

ionnaires du chemin de fer et celui de la ville. Elle trouve ce noyen dans l'adoption du premier projet, qui, donnant un passage rovisoirement suffisant et plus tard aussi complet que le boule- ard lui-même, est le moins onéreux pour les finances muni- ipales. En effet :

Pour le premier projet, la ville aura à dépenser, non pas sur un eul, mais sur plusieurs budgets, 34,000 fr., et elle n'aura plus à e préoccuper d'autres dépenses pour faciliter l'accès des voitures la gare.

Avec l'un des deux autres, il lui restera à créer cet accès par a petite rue Traversière, en l'ouvrant à dix mètres, comme le onseil municipal l'a décidé précédemment, et ce travail coûtera 0,000 fr., qu'il faut bien faire entrer en ligne de compte, comme uit :

| | |
|---|---|
| Coût du deuxième projet (entre les deux auberges).. | 18,500 fr. |
| Ouverture de la petite rue Traversière............. | 30,000 |
| Total.................... | 48,500 |

Différence en plus sur le premier projet : 14,500 fr.

| | |
|---|---|
| Coût du troisième projet, déduction faite des terrains revendre.......................................... | 27,800 |
| Ouverture de la petite rue Traversière............. | 30,000 |
| Total.................. | 57,800 |

Différence en plus sur le premier projet : 23,800 fr.

De ce rapprochement de chiffres, cette conséquence : qu'il y a ieu de préférer le premier projet, — c'est-à-dire l'ouverture de la etite rue Traversière à 14 mètres, — « en spécifiant toutefois que a portion de terrain dépendant de la propriété de MM. de Tour- ille sera immédiatement acquise et livrée à la compagnie du chemin le fer. Quant au reste de la rue qui doit être parcourue par les rains, un règlement d'administration déterminera à quelles heures a circulation sera interdite. »

« Cet état de choses, ajoute M. Ch. Verger, ne sera d'ailleurs que ransitoire. Vous voudrez employer au couronnement du grand œuvre de notre chemin de fer les premières ressources dont vous

pourrez disposer. Mais ce dont nous sommes certains, c'est qu vous penserez, comme nous, qu'ayant déjà donné 245,000 fr., ayan à dépenser encore plus de 60,000 fr. pour l'élargissement des deu rues Traversières et l'ouverture de la rue Feinette, qui sont la cons quence du chemin de fer....., etc., il est temps de s'arrêter, e vous voterez le premier projet, qui, le plus coûteux à priori, s trouve, en fin de compte, le plus économique et le seul praticabl en l'état actuel de nos finances. »

Le procès-verbal de la séance ajoute : « Après diverses explica tions, les conclusions du rapport sont mises aux voix et adopté à l'unanimité. »

Ainsi voilà la question réglée, — et réglée d'autant mieux, que peu de jours après ce vote, la ville passait avec MM. de Tourvill un acte amiable pour la cession de la partie de leur terrain à comprendre dans l'élargissement de la rue (1).

Environ un mois plus tard, on était informé que le jury charg de fixer le prix des terrains expropriés pour le boulevard maritime se réunirait à Pont-Audemer, le 28 décembre. — Aujourd'hui que les jurés ont statué, il n'y a plus, au nom de la ville, et de la part de la mairie, qu'à réaliser les moyens de paiement, ce pour quoi, après entente avec M. le Préfet, pas n'est besoin, comme on l'a vu, de délibérations nouvelles.....

Et voilà comme quoi le conseil municipal de Pont-Audemer est coupable de mauvais vouloir à l'égard du complément nécessaire de notre voie ferrée.

(1) Dans l'intérêt des relations commerciales entre le port du Havre et une importante partie du département, M. le préfet Janvier avait promis à la ville de lui venir en aide pour hâter l'ouverture de la voie vers la gare. Le 4 mar 1868, il écrivait à la municipalité : « Je donne 8,000 fr. de subvention payables à partir de 1871, en trois annuités, à la condition que le tracé sera adopté pa moi. » — Le 21 août suivant, le conseil municipal de Pont-Audemer, s'adressant au successeur de M. Janvier, « ne doute pas que M. le Préfet et MM. du conseil général ratifieront l'engagement pris par le premier magistrat du département. »

# CHAPITRE XVI.

**Rapprochements entre l'évaluation des travaux projetés et la valeur des travaux exécutés. — Conséquences.**

Dans la première moitié du mois d'avril 1868, on annonçait que le conseil général de l'Eure était convoqué pour le 29, à l'effet de délibérer sur des propositions relatives à un projet de chemin de fer, dont une partie avait été déjà accordée par le conseil général d'Eure-et-Loir.

« Nous croyons devoir, à ce propos, disait le *Journal de Pont-Audemer*, appeler l'attention sur une autre ligne qui aurait pour but de relier Orléans à la mer par un tracé direct et qui est en ce moment à l'étude. Dans les derniers jours du mois de mars, plusieurs députés, au nombre desquels se trouvait le général Lebreton, soumettaient un avant-projet à M. le Ministre des travaux publics, qui l'avait jugé digne d'être pris en sérieuse considération. D'après les études préliminaires déjà faites, la ligne devrait passer soit par Laigle et Pont-Audemer, en traversant une partie du département de l'Eure, soit par Vimoutiers, Lisieux et Honfleur. Dans une lettre qu'il vient d'adresser à M. le baron de Mackau, député de l'Orne, M. Forcade de la Roquette, après avoir exposé les motifs qui ne lui permettaient pas d'attribuer un caractère d'intérêt général à une ligne projetée d'Alençon à Bretoncelle pour desservir l'arrondissement de Mortagne, apprécie de la manière suivante le projet que nous signalons :

« Il n'en est pas de même d'une ligne qui, partant d'Orléans,
» irait rejoindre la mer, soit par Laigle et Pont-Audemer, soit par
» Vimoutiers, Lisieux et Honfleur. Une voie de cette importance,
» destinée à relier le centre de la France à nos ports, à travers
» des contrées fertiles et industrielles, aurait un caractère incon-

» testable d'utilité générale. — Quant aux avant-projets de cette
» ligne qui ont pu être dressés jusqu'ici, ils ont été préparés en
» vue de chemins d'intérêt local, et ils n'ont pas assez d'unité, ils
» ne sont pas assez complets pour servir de base à une décision.
» J'ai donc prescrit de nouvelles études dans les deux directions
» qui viennent d'être indiquées, et, ces études terminées, il sera
» possible de procéder, dans les départements traversés, à des
» enquêtes dont les résultats permettront de donner une juste
» satisfaction aux vœux légitimes des populations. »

Et le *Journal de Pont-Audemer* ajoutait, en terminant : « Nous espérons, si ce projet se réalise, que l'on adoptera le tracé par Laigle et Pont-Audemer. »

Il ne serait pas impossible que l'idée d'un chemin de fer d'Orléans à la mer fût une de celles qui se produisent à l'approche des élections, sous l'influence de considérations en divers sens, pour disparaître bientôt après ; mais si elle doit se réaliser, pouvons-nous avoir l'espérance que ce sera au profit de notre contrée ?

Sans doute, par suite de fâcheuses modifications apportées aux projets primitifs de notre petite ligne, et posées comme condition *sine qua non* de son établissement, nous avons perdu des chances favorables. En effet, la voie avec ses traverses et ses rails à force et poids réduits ne pourrait porter le lourd matériel roulant des grandes lignes, et d'ailleurs les gares, déjà insuffisantes pour le service actuel, le seraient encore davantage pour un service beaucoup plus important. Disons-le, toutefois : il peut être encore temps de chercher à remédier à cet état de choses, et nous avons confiance que notre nouveau préfet, M. Tourangin, dans l'intérêt du département, nous viendra en aide, de tout son pouvoir, pour arriver à ce but ; c'est-à-dire qu'il interviendra activement pour faire obtenir à nos gares, autant qu'il est possible, le développement garanti par le vote même du conseil général, et pour faire compléter, en conciliant les exigences des avant-projets avec celles des conventions et du cahier des charges, tout ce qui réclame de l'être. Il resterait toujours la faiblesse des rails et des traverses ; mais, avec un sacrifice qui ne demeurerait pas sans rémunération, on arriverait à remettre, à temps, la voie dans les conditions de

solidité nécessaire pour supporter de puissantes locomotives et se refaire ainsi de meilleures chances. D'ailleurs, ce sacrifice n'en serait pas un en réalité, puisqu'il pourrait y être pourvu sur le produit des indemnités que je crois la compagnie en droit de réclamer de l'entreprise, à propos de dérogations aux devis, qu'il n'y a plus lieu de compenser qu'au moyen de réductions de prix.

Vraisemblablement, sur cette thèse du complément des travaux de notre ligne, on viendra soutenir qu'il n'y a rien à demander à l'entreprise, qui s'est acquittée de toutes ses charges. Je veux répondre d'avance à cette objection facile à prévoir, et ce sera par le moyen d'une comparaison entre les avant-projets et les travaux tels qu'ils ont été mis en état pour la réception définitive.

Je ne puis avoir la prétention de me faire le juge, sur tous les points, de la manière plus ou moins libre, dont on a exécuté, pour l'établissement de notre chemin de fer, les prescriptions de MM. d'Ornay et Delaittre, combinées avec les modifications admises par la convention plus récente. C'est là une affaire d'hommes spéciaux, que peuvent désigner et la compagnie, et la préfecture, et l'Etat. Du moins, je crois pouvoir me supposer à peu près apte à signaler les points essentiels où le travail exécuté ne répond pas aux exigences de ce qui fait loi entre les parties. — Or ce qui fait loi pour nous, je crois l'avoir établi au chapitre V, c'est plus particulièrement l'avant-projet d'Ornay et le rapport Delaittre. Ceci rappelé, j'entre en matière.

1° Longueur de la voie à établir : d'après M. d'Ornay, 15 kil. 800 mèt.; d'après M. Delaittre, 16 kil. 190 mèt. — Longueur de voie construite : 15 kil. 557 mèt.

Ainsi l'entreprise a fourni moins de longueur que les avant-projets n'en indiquaient pour fixer le chiffre de l'évaluation générale. Mais admettons ici qu'il n'y a pas lieu, pour la compagnie, de demander une remise de prix pour cause d'abrègement de parcours; on pourra, du moins, s'étonner qu'il ait pu être question, dans cet état de choses, de trouver prétexte à demander une augmentation de prix, au profit de l'entreprise.

Je reconnais qu'il y a à l'appui de cette demande les deux articles, plusieurs fois cités déjà, de la convention et du procès-verbal du

4 mars 1866; mais ces deux articles sont la conséquence d'une erreur de fait, — d'une erreur que, dans une affaire entre deux plaideurs ordinaires, le style de la procédure qualifierait d'une façon plus sévère.

Lorsque M. d'Ornay fit son travail, la gare projetée à Glos pour la compagnie de l'Ouest devait être établie plus loin qu'elle ne l'est maintenant, du côté de Pont-Authou, et c'est dans cette condition que notre ligne aurait eu à emprunter à celle de l'Ouest un certain parcours; mais il n'en était plus ainsi, du moment que cette même gare se trouva reportée définitivement sur l'emplacement plus rapproché de nous qu'elle occupe aujourd'hui et qu'elle occupait déjà lors de la conclusion du traité avec M. Girard (1).

Il y a donc eu là une grave erreur, une erreur d'une vérification impossible en mars 1866 et longtemps après, puisque, — tout le monde le sait, — l'avant-projet de M. d'Ornay n'a jamais été communiqué alors, que la copie faite pour la ville s'est trouvée elle-même portée ailleurs et qu'on l'a en vain réclamée à plusieurs reprises.

Or une erreur peut-elle fonder un droit, constituer un titre? Pour moi, la réponse me paraît devoir être celle-ci, et je la fonde principalement sur la considération de *bonne foi*: Si, en droit, — ce que je n'examine pas, — il n'y avait pas lieu, sur ce chef, d'aller jusqu'à la demande d'une remise proportionnelle de prix, il est du moins de toute justice de conclure qu'on doit être mal venu à vouloir se faire payer un travail qu'on n'a pas fait et qu'on sait ne pas avoir fait. En d'autres termes, je n'admets pas que l'on puisse dire: « La ligne devait avoir 15 kil. 800 mèt. (2); elle n'a en réalité que 15 kil. 557 mèt., c'est-à-dire 243 mèt. de moins: donc on doit payer 500 mètres de plus. »

2° Contenance des terrains à fournir : d'après M. d'Ornay, 35 hectares 93 ares, dont 6 hectares 50 pour les gares ; — d'après

(1) Voir une note du chap. VI, p. 69.

(2) J'aurais d'autant mieux pu écrire 16 kil. 190 mèt., que c'est principalement au tracé de M. Delaittre que l'entreprise a rattaché le sien.

M. Delaittre, davantage encore, puisque son tracé a plus de longueur. — D'après le tableau dressé pour l'expropriation, le terrain fourni ne dépasserait guère 25 hectares de superficie.

C'est tout d'abord pour M. le Préfet que je signale cette différence entre l'engagement et la livraison, avec pressante requête, à son adresse, d'en vouloir bien prendre note, sinon pour donner à la ligne la largeur qu'elle devait avoir, du moins pour que les gares et notamment celle de Pont-Audemer ne continuent pas de rester insuffisantes et beaucoup au-dessous du développement jugé nécessaire par des ingénieurs très-compétents.

Deux parcelles sont particulièrement indispensables pour cette gare : l'une, située entre la route de Lisieux, les deux rues Traversières et la rivière de Tourville, — et l'autre qui s'avance en pointe entre la gare des voyageurs et la route de Lisieux.

La première figurait sur le plan présenté à la ville et soumis aux enquêtes publiques. Si elle n'a pas été comprise dans l'expropriation prononcée, c'est qu'à ce moment une formalité prescrite par la loi n'était pas remplie ; mais il était bien entendu alors qu'elle serait acquise ultérieurement. Elle était nécessaire et pour établir la manœuvre des trains, et pour assurer, vers l'entrée de la gare, un terrain libre à la circulation des voitures, comme on en a ménagé partout sur les autres lignes. C'est d'ailleurs une véritable dette formellement contractée. — La seconde est impérieusement réclamée par la convenance de démasquer la façade du bâtiment des voyageurs et par l'utilité d'un accès plus direct pour les personnes arrivant en gare par la route de Lisieux.

Dans le projet présenté au conseil municipal et soumis à l'enquête, le bâtiment des voyageurs devait être plus rapproché de la ville, et, dans ce cas, sa façade n'eût pas été en arrière d'un angle de prairie qui ne peut tarder à être occupé par des constructions. On l'a reculé arbitrairement, et ainsi il est menacé d'être mis hors de vue, en même temps qu'il s'est trouvé moins à la portée de la masse des voyageurs. Comme réparation d'un fâcheux abus, M. le Préfet sera d'avis, on le pense généralement à Pont-Audemer, de faire entrer cette parcelle dans le domaine de notre ligne.

Par sa délibération du 1er juillet 1867, le conseil municipal a

demandé la livraison de ces deux parcelles, ainsi que d'une troisième qui se trouvait dans les mêmes conditions que la première mentionnée ci-dessus et qui lui a été accordée. Nous avons confiance que le nouvel administrateur de notre département voudra bien, avant que des constructions ne s'élèvent sur ces terrains, nous faire à son tour une concession, qui ne serait pas une faveur, mais un acte de justice.

3° Terrassements : évalués par M. d'Ornay à 926,522 fr., et par M. Delaittre à 518,400. — Ils ont été beaucoup moindres pour l'entreprise, en premier lieu, à cause de la réduction considérable du terrain attribué à la ligne, puis, en second lieu, parce qu'une partie des remblais a été exécutée d'après un niveau bien au-dessous de celui de l'avant-projet de M. d'Ornay.

Assurément si la largeur actuelle de la ligne peut suffire, ce n'est pas un mal d'avoir épargné au département une partie des charges de l'acquisition ; mais s'en suit-il qu'il n'y ait pas de retenue à faire à l'entreprise pour la diminution de travail que cette économie a occasionnée ? — Une supposition : je traite à forfait avec un entrepreneur, pour me bâtir une maison à trois étages. Avant le commencement des travaux, je l'informe que, toute réflexion faite, deux étages me suffisent, et la maison est bâtie avec cette réduction de hauteur. Je crois fermement que mon entrepreneur ne me demanderait pas le prix de l'étage supprimé, et que, s'il me le demandait, la justice ne lui donnerait pas gain de cause. — Est-ce que l'entrepreneur du chemin de fer n'est pas dans une situation analogue, non-seulement pour le terrassement non exécuté, mais encore pour le remblai fait en moins, par suite de la substitution d'un niveau plus bas à un niveau plus élevé? Abaissement de niveau, soit dit en passant, qui pourrait bien exposer quelques points de la ligne à être submergés dans quelqu'une des inondations, conséquence de la fonte trop rapide des neiges.

Un petit détail pour finir sur ce chef: une faible portion du terrain de la gare de Pont-Audemer n'a pas été remblayée. On a dit que c'était pour faire un jardin. Soit ; mais pourquoi ce jardin se ferait-il dans un bas-fond ? Pourquoi serait-il masqué au public par une disgracieuse clôture, dont la courbe masque, d'ailleurs, l'entrée

du bâtiment des voyageurs ? Le remblai et l'appropriation de ce terrain me paraissent devoir être exigés.

J'oubliais de mentionner les banquettes prescrites par le cahier des charges (art. 7) « au pied du talus du ballast, lorsque le chemin est en remblai. » Je ne les ai jamais aperçues. Si elles ne sont pas utiles, qu'on en tienne compte.

4° Ouvrages d'art : d'après M. d'Ornay, 345,309 fr. ; d'après M. Delaittre, 400,000 fr. — Pour quelle somme M. Girard nous en a-t-il donné ? C'est aux hommes compétents de le dire.

Pour moi, — laissant de côté divers détails du *devis estimatif*,— je me borne à quelques mots sur les aqueducs, les ponçeaux, les ponts, les passages à niveau, en prenant pour base les évaluations de M. d'Ornay, moins élevées que celles de M. Delaittre.

Aqueducs : dix d'un mètre d'ouverture à 2,500 fr. l'un. — Je ne m'arrête pas au nombre ; mais avons-nous partout de véritables aqueducs, d'un mètre d'ouverture et qui peuvent valoir 2,500 fr. ?

Ponceaux : sept de 2 mèt. d'ouverture à 3,200 fr. l'un, avec allongement pour deux, 5,000 fr. ; plus trois autres à 6,500 fr., 5,000 fr. et 12,000 fr., — un de ceux-ci avec poutres en fer. — A vérifier aussi....

Ponts : deux de 5 mèt. à 9,500 fr. l'un, — un de 15 mèt. à 24,000 fr., — un de 20 mèt. à 32,000 fr. ; tous avec poutres en fer. — Ouvertures à vérifier. Toutefois, dès à présent, je puis dire que les élargissements indiqués par M. Delaittre n'ont pas été pris en considération, et que, par économie au profit de l'entreprise, on a presque partout substitué les voûtes en maçonnerie aux poutres en fer, avec palplanches, qui offrent plus de garantie de solidité. Il y a même, si je ne me trompe, un de ces ponts avec poutres en bois. — Il est d'ailleurs à remarquer, notamment pour les deux ponts principaux à Saint-Philbert et à Montfort, que les voûtes, très-peu chargées de remblai, se trouvent par cela même trop rapprochées des rails de la ligne.... J'ajoute encore que les culées, sans pilotis, sont assises sur un terrain où des affouillements pourraient avoir lieu, surtout si les eaux d'amont venaient à s'élever plus haut que la clef des voûtes ; ce qui ne me paraît pas impossible, en cas de fortes inondations.... A ce double égard, je ne veux rien dire de plus précis et pour cause.

Passages à niveau : douze, dont voici le détail : un de raccordement à Glos, 5,000 fr. ; neuf de 4 mèt. de largeur avec maison de gardien, à 5,000 fr. l'un ; deux de 7 mèt. de largeur avec maison de gardien, à 6,000 fr. l'un.... Total, 62,000 fr. — Pour abréger, je ne dis que ceci : où sont les onze maisons de gardiens..., peut-être les douze ? Car je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas eu de gardien à Glos, au point de jonction avec la ligne de Serquigny.

Ces dérogations au devis et telles autres qui peuvent être constatées, demeureraient-elles sans donner à la compagnie, à divers titres, un droit de recours contre l'entreprise : pour remise de prix ou supplément de travaux, pour indemnités en cas de dégats ou dégradations occasionnés par l'insuffisance des débouchés pour les eaux, etc. ?

5° Bâtiments des gares : d'après M. d'Ornay, 160,000 fr. ; d'après M. Delaittre, 200,000 fr.

L'emplacement des gares a été changé ; mais ce n'est pas une raison pour changer le chiffre d'évaluation. Or trouve-t-on pour 160,000 fr. ou pour 200,000 fr. de bâtiments aux gares actuelles de Montfort-Saint-Philbert, de Saint-Paul-Corneville et de Pont-Audemer ? Par exemple, qu'avons-nous à la station de la Fontaine-Noyer, dite de Corneville, et portée pour 40,000 fr. de travaux, lorsqu'elle était projetée pour Condé ? Un petit bâtiment qui ne vaut pas 5,000 fr. et qui servirait à la fois comme gare et comme maison de gardien, — double emploi dont il faut bien aussi tenir compte. — Et, sans parler du reste, dans quelle gare avons-nous ce qui est nécessaire pour *l'embarquement* des bestiaux, qui paraissent oubliés aujourd'hui, mais qui ne l'ont pas été dans l'évaluation des produits et dans les tarifs.

Je ne m'arrêterai pas à signaler tout ce qui manque à la gare de Pont-Audemer, même si l'on s'en réfère seulement aux articles 6 et 11 du traité pour la construction ; tout le monde sait à peu près à quoi s'en tenir à cet égard, aussi bien, en particulier, qu'à l'égard de la mesquinerie de la remise des voitures et du défaut de solidité du bâtiment des marchandises. Ici principalement il importe que les *ayant-droit* interviennent énergiquement moins toutefois pour obtenir des remises de prix, que pour faire établir

tout ce qui peut manquer de constructions indispensables (1).

6° Clôtures et haies, plantations du chemin de fer, etc... : évaluation par les deux ingénieurs, 71,000 fr.

Je cherche les plantations. Quant aux clôtures actuelles, elles sont établies de telle façon, qu'on serait presque autorisé à dire qu'elles n'existent pas. On a vu plusieurs fois des animaux de ferme divaguer sur la ligne; deux ou trois même y ont été blessés, et, le 22 août dernier, une vache y a eu la tête broyée par la locomotive. Je pourrais aussi nommer des propriétaires et des fermiers en désaccord, par suite de ce fâcheux état de choses, qui entrave l'exécution des clauses relatives au mode de jouissance... Et s'il survenait, à cause de cette insuffisance de clôtures, quelque sinistre événement ?—Il y a là plus qu'un intérêt d'argent à sauvegarder, et, dans ce cas, les excès d'économie ne sauraient jamais être tolérés.

7° Ballastage et voie de fer à 43,350 fr. par kilomètre, soit 680,930 fr. pour l'ensemble, et deux cinquièmes en sus pour voies de garage et d'évitement, plaques tournantes, aiguilles, cuves, grues hydrauliques, pompes d'alimentation et signaux, 273,972 fr.; — le tout 958,902 fr., d'après M. d'Ornay ; — d'après M. Delaittre, 982,571 fr.

Beau chiffre ; mais ce n'est pas à moi de juger si l'œuvre y répond. Pourtant, je crois que nous sommes loin, par exemple, d'avoir tout ce que nous promettaient les deux cinquièmes en sus du projet de M. d'Ornay.

Je ne veux parler que des *signaux*. Assurément le télégraphe est un des instruments de signal indispensables (2). Est-ce que,

(1) Je n'ai pas oublié qu'on avait proclamé, en conseil, le projet d'établir une vaste marquise, à cette gare, pour mettre les voyageurs à l'abri des intempéries, au moment de monter dans les voitures ou d'en descendre. C'est un notable oubli à signaler, entre plusieurs autres.

(2) Le 24 octobre dernier, pour cause d'*avaries*, il fallait courir à Montfort, afin d'expédier par le télégraphe du lieu une dépêche à Pont-Audemer. Le temps perdu en courses peut avoir quelquefois des conséquences funestes.

maintenant, M. Girard prétendrait qu'il ne doit pas nous fournir le nôtre ? A une autre époque, il pensait bien qu'il avait à nous le livrer. De la part du propriétaire d'une sapinière bien pourvue, je lui offrais un jour l'acquisition de tous les poteaux dont il pourrait avoir besoin; sa réponse fut qu'il avait tout le bois nécessaire à cet effet.

Pour toute cette section, encore quelques petits suppléments de travaux, s'il vous plaît !

8° Matériel d'exploitation, matériel roulant, mobilier des gares : 395,000 fr., d'après M. d'Ornay; 400,000 fr., d'après M. Delaittre.

Je n'ai rien à dire ici quant au nombre des locomotives, voitures, fourgons et wagons, qui est déterminé par le traité pour la construction ; mais ce matériel roulant est-il bien dans les conditions des meilleurs types de la compagnie de l'Ouest, en ce qui concerne la bonne confection et la solidité, comme l'entendaient les deux ingénieurs et comme le demande l'article 18 lui-même du même traité pour la construction? Je me crois d'autant plus fondé à répondre négativement, que je m'appuie ici sur l'opinion d'un ingénieur civil très-expert en cette partie. — Mais d'ailleurs le mobilier des gares est-il quelque peu en rapport avec la part qui doit lui être faite dans le gros chiffre de cette section? C'est encore à examiner, je crois....

En dehors des travaux et fournitures à solder sur les trois millions du forfait, j'ai encore à mentionner les travaux supplémentaires de Glos. Je ne veux pas revenir sur la question des 500 mètres de voie, que j'ai traitée ailleurs. Je veux seulement rappeler ici que les bâtiments de la gare et dépendances ont été taxés à 40,000 fr. Je suppose bien qu'on finira par en rabattre quelques parcelles ; mais quoi qu'il doive advenir, je soupçonne qu'il restera encore de l'exagération. Aussi, dès à présent, je ne balance pas à signaler l'urgence d'une vérification sur ce point.

Voilà le gros de ce que je voulais dire dans l'intérêt direct de la compagnie et je l'ai dit le plus brièvement possible. Toutefois, il convient que j'ajoute encore un mot qui n'est pas sans la regarder aussi, mais qui intéresse plus particulièrement divers propriétaires auxquels on devait des travaux pour la défense ou pour l'accès de

leurs propriétés. J'ai eu occasion de voir comment plusieurs de ces travaux ont été exécutés, et sur ce point également j'appelle un sérieux et juste contrôle.

Le 10 mai 1868, en assemblée générale, je soulevais de grandes colères en parlant, au sujet de la demande d'emprunt, de compensations et de travaux complémentaires dus par l'entreprise. Sous l'impression des chiffres officiels ci-dessus, mes compatriotes, qui ont visité avec attention la ligne et ses dépendances, trouveront, j'en ai confiance, que ces colères étaient passablement hasardées, et, par contre-coup, que mes réclamations peuvent bien avoir plus que des apparences de bon droit en leur faveur; mais l'opinion publique, juge par excellence en une foule de cas, ne peut point, en pareille matière, être exclusivement invoquée. Aux hommes spéciaux de sonder à fond les questions si complexes de chemins de fer en général. Aussi, pour ce chapitre, ma conclusion est-elle qu'il y a nécessité urgente, de la part de qui de droit, de désigner des ingénieurs dont la mission sera, après examen des travaux et fournitures évalués dans les avant-projets et dont l'évaluation a servi de base pour porter le prix d'établissement de notre ligne à 3,300,000 fr., de rechercher, en tenant compte des modifications apportées par le traité définitif, ce qui est conforme aux prescriptions et peut être reçu, — ce qui est insuffisant et peut être complété, — ce qui, encore insuffisant, ne peut recevoir le complément équitable et donne lieu, dès lors, au profit de la compagnie, à un droit en compensation ou en indemnité contre l'entreprise (1).

Il y a d'autant plus lieu d'exiger de l'entrepreneur la stricte exécution des charges à lui imposées, que notre petite ligne lui a été concédée à un prix beaucoup plus élevé que d'autres lignes, établies dans de meilleures conditions de solidité. Ecoutez un député, renseigné par M. Girard lui-même :

(1) Ce passage était écrit lorsque l'on a appris, avec la plus vive satisfaction, que le nouveau préfet de l'Eure, M. Tourangin, avait nommé une commission d'ingénieurs qui sera chargée de contrôler, en temps opportun, les travaux de notre ligne.

Le 3 juin 1868, en séance du Corps législatif, M. Pouyer-Quertier énonçait que le chemin de fer, *actuellement en construction dans l'Eure* (1) « coûterait tout fini 120,000 fr. le kilomètre. » — Plus loin, il ajoutait: « L'expérience a prononcé. Elle prouve qu'avec 120, — 130, — 150,000 fr. le kilomètre, vous pouvez faire des chemins de fer dans d'excellentes conditions.... »

Le lendemain, la même discussion continuait, et M. Pouyer-Quertier, rappelant les chemins d'intérêt local dont il avait parlé la veille, disait encore : « Je maintiens que ces chemins sont établis absolument dans les mêmes conditions que les lignes de l'Ouest, que le matériel est le même, et ils ne coûtent pas plus de 130,000 fr. par kilomètre.... — Veut-on une preuve nouvelle de la possibilité de construire les chemins de fer à 130,000 fr. le kilomètre? Un des concessionnaires du chemin de fer de Gisors à Vernon m'écrit, ce matin, que cette ligne, qui comprend la construction d'un travail d'art exceptionnel, d'un pont de 230 mètres sur la Seine, coûtera 150,000 fr. le kilomètre.

» Et remarquez qu'il ne s'agit pas des chemins de la vallée de l'Andelle, mais de la ligne de Vernon à Gisors, qui traverse la Seine, fort large en cet endroit; d'une ligne destinée au transit entre le nord et le midi, ayant les mêmes rails, les mêmes courbes que les grandes lignes » (2).

Ainsi voilà qui est bien établi: on peut faire et l'on fait, dans les mêmes conditions que les lignes de l'Ouest, des chemins de fer d'intérêt local pour 120, — 130 — et 150,000 fr. le kilomètre, suivant l'importance des travaux d'art.... Et le nôtre, qui exigeait

(1) Le chemin de Gisors à Pont-de-l'Arche.

(2) Autres exemples: 1° trois chemins de l'Alsace, construits en partie par la compagnie de l'Est, et parmi eux celui de Sainte-Marie-aux-Mines traversant un pays très-accidenté; ils ont coûté de 115 à 120,000 fr. le kilomètre; — 2° celui de Saint-Dizier à Vassy, vingt-un kilomètres, deux ponts et trois gares; construit par la compagnie de l'Est pour 90,000 fr. le kilomètre; — 3° celui de Fougères à Vitré, trente-sept kilomètres, 53 principaux ouvrages d'art, dont 9 ponts et un viaduc en granit d'une longueur de 115 mètres sur 20 de hauteur; prix : 67,500 fr. le kilomètre, voie, gares et matériel compris...

très-peu de ces travaux et pour lequel on a passablement dérogé aux conditions imposées à la compagnie de l'Ouest, a été payé plus de 200,000 fr. par kilomètre!....

Sans doute, il n'y a pas lieu de revenir sur ce prix exagéré ; mais, quand nous donnons des bénéfices exceptionnels, c'est bien la moindre des justices que nos réclamations et nos plaintes soient examinées avec une sérieuse attention.

NOTA. Dans la dernière assemblée générale (1868), M. Boulanger déclarait que pour compléter et *parachever* les travaux de la ligne, il ne restait à exécuter que pour 30,500 fr. de travaux, dont il donnait l'indication.

C'est après cette évaluation et cette indication que j'ai formulé mes plaintes, telles qu'on les a vues. Mais on a compris qu'il n'était plus possible de nier l'insuffisance de ce qu'on nous présentait comme devant être le *couronnement de l'édifice*, et l'on s'est mis à l'œuvre, dans des limites bien moins restreintes que celles qui avaient été tracées par M. Boulanger.

Sans parler des améliorations apportées à la gare de Glos, — établissement d'un water-closet et remaniement du hangar ouvert, — on a vu avec satisfaction retoucher certaines parties de travaux non mentionnées comme insuffisantes et élever quelques constructions nouvelles, par exemple, à la gare de Pont-Audemer, une pompe d'alimentation, des écuries, et aussi l'indispensable water-closet (1), et à celle de Saint-Paul-Corneville, un léger abri pour marchandises.... M. Boulanger a même reconnu que les clôtures n'étaient pas acceptables.

Quoi qu'il en soit, la compagnie est encore, à mon avis, bien loin de compte avec l'entreprise et je n'ai aucune raison pour ne pas maintenir les réclamations que j'ai formulées.

(1) Water-closet réduit à la plus simple expression et placé de telle manière que les hommes seuls voudront s'y diriger.

## CONCLUSION.

Pour que ce travail fût à peu près complet, j'aurais eu encore à parler: 1° du titre IV du cahier des charges intitulé ***Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises;*** 2° de la pièce intitulée ***Tarifs et règlement,*** arrêtée et rendue exécutoire en arrière du conseil d'administration; 3° de la nécessité d'une entente, pour divers détails importants du service, avec la compagnie de l'Ouest, — entente toujours annoncée comme prochaine et jamais réalisée. Mais le texte est déjà bien long, et, d'ailleurs, ce n'est pas sans autres motifs que je prends le parti de m'abstenir, quant à présent.

Pour ce qui concerne le service, ainsi que les ***Tarifs et règlement*** en particulier, je suppose aussi qu'ils ne sont pas définitifs dans toutes leurs parties, qu'on en étudie les côtés défectueux et que quelques modifications seront reconnues nécessaires. Il est possible d'y faire divers remaniements dont le résultat serait de servir en même temps les intérêts de la compagnie et ceux du public. On a vu souvent, par exemple, telle diminution de frais de transport se traduire en augmentation de recette. Il y a déjà eu une modification en ce sens, sans que le conseil administratif ait été consulté ; vraisemblablement il en viendra d'autres, cette fois de l'avis du même conseil......

Toujours en considération de la longueur de cet écrit, deux mots seulement pour finir :

J'ai pris la plume dans un double but d'intérêt public. Quelle que soit la part de bien et d'amélioration que j'aide à obtenir, je serai plus que dédommagé de ce qui pourra m'advenir personnellement.

D'ailleurs la publication de cet écrit est pour moi une occasion oute naturelle de cesser de faire partie du conseil d'administraion de la compagnie. J'informe donc mes mandants, auxquels 'adresse mes bien sincères remerciements pour le témoignage *nanime* de leur confiance, que j'ai fait parvenir ma démission ntre les mains de M. le président.



ÉVREUX. — CANU, IMPRIMEUR, RUE CHARTRAINE, No 25.

# TABLE






UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 02112 5409




UNIV.
OF
MICH